खण्ड-150, अंक-6
शनिवार, 14 फाल्गुन, शक संवत् 1876
(5 मार्च, 1955 ई0)

उत्तर प्रदेश विधान सभा

की

कार्यवाही

(अधिकृत विवरण)

खण्ड 150 में 6 अंक है

उत्तर प्रदेश विधान सभा सचिवालय (कार्यवाही अनुभाग) द्वारा प्रकाशित

मुद्रक:

निदेशक, राजकीय मुद्रण एवं लेखन सामग्री, उत्तर प्रदेश (भारत)

१९५५

मूल्य : बिना महसूल 25 पैसे, महसूल सहित 31 पैसे।

वार्षिक चन्दा : बिना महसूल 10 रुपये, महसूल सहित 12 रुपये।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

शनिवार, ५ मार्च, १९५५

विधान सभा की बैठक सभा-मंडप, लखनऊ में ११ बजे दिन में अध्यक्ष, श्री आत्माराम गोविन्द खेर की अध्यक्षता में आरम्भ हुई।

उपस्थित सदस्यों की सूची (३६८)

अंसमान सिंह, श्री
अक्षयवर सिंह, श्री
अजीज इमाम, श्री
अनन्तस्वरूप सिंह, श्री
अब्दुल रऊफ खां, श्री
अमृतनाथ मिश्र, श्री
अलीजहीर, श्री सैयद
अवधशरण वर्मा, श्री
अवधेशचन्द्र सिंह, श्री
अवधेशप्रताप सिंह, श्री
अशरफअली खां, श्री
आर्थर ग्राइस, श्री
आशालता व्यास, श्रीमती
इरतजा हुसैन, श्री
इस्तफा हुसैन, श्री
उदयभान सिंह, श्री
उमाशंकर, श्री
उमाशंकर तिवारी, श्री
उमाशंकर मिश्र, श्री
उम्मेदसिंह, श्री
उल्फतसिंह चौहान निर्भय, श्री
ऐजाज रसूल, श्री
ओंकार सिंह, श्री
कन्हैयालाल वाल्मीकि, श्री
कमला सिंह, श्री
कमाल अहमद रिजवी, श्री
करनसिंह, श्री
कल्याणचन्द मोहिले, उपनाम छुन्नन गुरु, श्री
कल्याणराय, श्री
कामताप्रसाद विद्यार्थी, श्री
कालीचरण टण्डन, श्री
काशीप्रसाद पाण्डेय, श्री
किन्दरलाल, श्री
किशनस्वरूप भटनागर, श्री
कुंवरकृष्ण वर्मा, श्री
कृष्णचन्द्र गुप्त, श्री
कृष्णशरण आर्य, श्री
केवलसिंह, श्री
केशभान राय, श्री
केशव गुप्त, श्री
केशव पाण्डेय, श्री
केशवराम, श्री
कैलाशप्रकाश, श्री
खयालीराम, श्री
खुशीराम, श्री
खूबसिंह, श्री
गंगाधर जाटव, श्री
गंगाधर मैठाणी, श्री
गंगाधर शर्मा, श्री
गंगाप्रसाद, श्री
गंगाप्रसाद सिंह, श्री
गजेन्द्रसिंह, श्री
गज्जूराम, श्री
गणेशचन्द्र काछी, श्री
गणेशप्रसाद जायसवाल, श्री
गणेशप्रसाद पांडेय, श्री
गिरजारमण शुक्ल, श्री
गिरधारी लाल, श्री
गुप्तार सिंह, श्री
गुरुप्रसाद पाण्डेय, श्री

गुरुप्रसाद सिंह, श्री
गुलजार, श्री
गँदासिंह, श्री
गोवर्धन तिवारी, श्री
गौरीराम, श्री
घनश्यामदास, श्री
घासीराम जाटव, श्री
चतुर्भुज शर्मा, श्री
चन्द्रभानु गुप्त, श्री
चन्द्रवती, श्रीमती
चन्द्रसिंह रावत, श्री
चन्द्रहास, श्री
चरणसिंह, श्री
चिरंजीलाल जाटव, श्री
चिरंजीलाल पालीवाल, श्री
चुन्नीलाल सगर, श्री
छेदालाल, श्री
छेदालाल चौधरी, श्री
जगतनारायण, श्री
जगदीशप्रसाद, श्री
जगनप्रसाद रावत, श्री
जगन्नाथ प्रसाद, श्री
जगन्नाथबख्श दास, श्री
जगन्नाथ मल्ल, श्री
जगन्नाथ सिंह, श्री
जगमोहनसिंह नेगी, श्री
जटाशंकर शुक्ल, श्री
जयपाल सिंह, श्री
जयराम वर्मा, श्री
जयेन्द्रसिंह विष्ट, श्री
जवाहरलाल, श्री
जवाहरलाल रोहतगी, डाक्टर
जुगलकिशोर, आचार्य
जोरावर वर्मा, श्री
ज्वालाप्रसाद सिन्हा, श्री
झारखंडे राय, श्री
टीकाराम, श्री
डल्लाराम, श्री
डालचन्द, श्री
ताराचन्द माहेश्वरी, श्री
तिरमलसिंह, श्री
तुलाराम, श्री
तुलाराम रावत, श्री
तेजप्रताप सिंह, श्री
तेजबहादुर, श्री
तेजा सिंह, श्री
त्रिलोकीनाथ कौल, श्री
दयालदास भगत, श्री
दर्शनराम, श्री
दलबहादुर सिंह, श्री
दाऊदयाल खन्ना, श्री
दाताराम, श्री
दीनदयालु शर्मा, श्री
दीनदयालु शास्त्री, श्री
दीपनारायण वर्मा, श्री
देवकीनन्दन विभव, श्री
देवदत्त मिश्र, श्री
देवदत्त शर्मा, श्री
देवनन्दन शुक्ल, श्री
देवमूर्ति राम, श्री
देवराम, श्री
देवेन्द्रप्रताप नारायण सिंह, श्री
द्वारकाप्रसाद मौर्य, श्री
द्वारिकाप्रसाद पाण्डेय, श्री
धनुषधारी पाण्डेय, श्री
धर्मसिंह, श्री
धर्मदत्त वैद्य, श्री
नत्थूसिंह, श्री
नरदेव शास्त्री, श्री
नरेन्द्रसिंह विष्ट, श्री
नरोत्तम सिंह, श्री
नवलकिशोर, श्री
नागेश्वर द्विवेदी, श्री
नाजिम अली, श्री
नारायणदत्त तिवारी, श्री
नारायणदास, श्री
नारायणदीन वाल्मीकि, श्री
नेकराम शर्मा, श्री
नेत्रपाल सिंह, श्री
पद्मनाथ सिंह, श्री
परमानन्द सिन्हा, श्री
परमेश्वरी दयाल, श्री
परिपूर्णानन्द वर्मा, श्री
पहलवान सिंह चौधरी, श्री
पातीराम, श्री
पुत्तूलाल, श्री
पुद्दनराम, श्री
पुलिनविहारी बनर्जी, श्री
प्रकाशवती सूद, श्रीमती
प्रतिपाल सिंह, श्री

प्रभूदयाल, श्री
प्रभाकर शुक्ल, श्री
प्रेमकिशन खन्ना, श्री
फजलुल हक, श्री
फतेहसिंह राणा, श्री
फूलसिंह, श्री
बद्रीनारायण मिश्र, श्री
बनारसी दास, श्री
बलदेवसिंह, श्री
बलदेवसिंह आर्य, श्री
बलभद्रप्रसाद शुक्ल, श्री
बलवन्त सिंह, श्री
बशीर अहमद हकीम, श्री
बसन्तलाल, श्री
बसन्तलाल शर्मा, श्री
बाबूनन्दन, श्री
बाबूराम गुप्त, श्री
बाबूलाल कुसुमेश, श्री
बालेन्दुशाह, महाराजकुमार
बेचनराम, श्री
बेचनराम गुप्त, श्री
बेनी सिंह, श्री
बैजनाथ प्रसाद सिंह, श्री
बैजूराम, श्री
ब्रह्मदत्त दीक्षित, श्री
भगवतीदीन तिवारी, श्री
भगवतीप्रसाद दुबे, श्री
भगवतीप्रसाद शुक्ल, श्री (बाराबंकी)
भगवानदीन वाल्मीकि, श्री
भीमसेन, श्री
भुवरजी, श्री
भृगुनाथ चतुर्वेदी, श्री
भोलासिंह यादव, श्री
मकसूद आलम खां, श्री
मंगलाप्रसाद, श्री
मथुराप्रसाद त्रिपाठी, श्री
मथुराप्रसाद पाण्डेय, श्री
मदनगोपाल वैद्य, श्री
मदनमोहन उपाध्याय, श्री
मन्नीलाल गुरुदेव, श्री
मलखान सिंह, श्री
महमूद अली खां, श्री (सहारनपुर)
महादेवप्रसाद, श्री
महावीरप्रसाद शुक्ल, श्री
महावीरप्रसाद श्रीवास्तव, श्री
महावीर सिंह, श्री
महीलाल, श्री
मान्धातासिंह, श्री
मिजाजीलाल, श्री
मिहरबान सिंह, श्री
मुजफ्फर हसन, श्री
मुन्नूलाल, श्री
मुरलीधर कुरील, श्री
मुश्ताक अली खां, श्री
मुहम्मद अब्दुल लतीफ, श्री
मुहम्मद इब्राहीम, श्री हाफिज
मुहम्मदतकी हादी, श्री
मुहम्मद नबी, श्री
मुहम्मद नसीर, श्री
मुहम्मद मंजूरुल नबी, श्री
मुहम्मद रऊफ जाफरी, श्री
मुहम्मद शाहिद फाखरी, श्री
मुहम्मद सआदत अली खां, राजा
मोहनलाल, श्री
मोहनलाल गौतम, श्री
मोहनसिंह, श्री
मोहनसिंह शाक्य, श्री
यमुनासिंह, श्री
यशोदादेवी, श्रीमती
रघुनाथप्रसाद, श्री
रघुराजसिंह, श्री
रघुवीरसिंह, श्री
रमेशचन्द्र शर्मा, श्री
राघवेन्द्रप्रताप सिंह, राजा
राजकुमार शर्मा, श्री
राजनारायण, श्री
राजनारायण सिंह, श्री
राजवंशी, श्री
राजाराम किसान, श्री
राजाराम मिश्र, श्री
राजाराम शर्मा, श्री
राधाकृष्ण अग्रवाल, श्री
रामअधीनसिंह यादव, श्री
रामअनन्त पाण्डेय, श्री
रामअवध सिंह, श्री
रामकिंकर, श्री
रामकुमार शास्त्री, श्री
रामकृष्ण जैसवार, श्री
रामगुलाम सिंह, श्री
रामचन्द्र विकल, श्री
रामचरणलाल गंगवार, श्री
रामजीलाल सहायक, श्री

रामजी सहाय, श्री
रामदास आर्य, श्री
रामदास रविदास, श्री
रामदुलारे मिश्र, श्री
रामनारायण त्रिपाठी, श्री
रामप्रसाद, श्री
रामप्रसाद देशमुख, श्री
रामप्रसाद नौटियाल, श्री
रामप्रसाद सिंह, श्री
रामबली मिश्र, श्री
रामभजन, श्री
राममूर्ति, श्री
रामरतन प्रसाद, श्री
रामराज शुक्ल, श्री
रामलखन, श्री
रामलखन मिश्र, श्री
रामवचन यादव, श्री
रामशंकर द्विवेदी, श्री
रामशंकर रविवासी, श्री
रामसनेही भारतीय, श्री
रामसहाय शर्मा, श्री
रामसुन्दर पान्डेय, श्री
रामसुन्दर राम, श्री
रामसुमेर, श्री
रामस्वरूप, श्री
रामस्वरूप गुप्त, श्री
रामस्वरूप भारतीय, श्री
रामस्वरूप मिश्र विशारद, श्री
रामहरख यादव, श्री
रामेश्वरलाल, श्री
लक्ष्मणदत्त भट्ट, श्री
लक्ष्मणराव कदम, श्री
लक्ष्मीदेवी, श्रीमती
लक्ष्मीरमण आचार्य, श्री
लक्ष्मीशंकर यादव, श्री
लताफत हुसैन, श्री
लालबहादुर सिंह, श्री
लीलाधर अष्ठाना, श्री
लुत्फअली खां, श्री
लेखराज सिंह, श्री
वंशनारायणसिंह, श्री
वंशीदास धनगर, श्री
वंशीधर मिश्र, श्री
वशिष्ठनारायण शर्मा, श्री
वसी नकवी, श्री
वासुदेवप्रसाद मिश्र, श्री
विजयशंकर प्रसाद, श्री
विद्यावती राठौर, श्रीमती
विश्वनाथ सिंह गौतम, श्री
विष्णुदयाल वर्मा, श्री
विष्णुशरण दुब्लिश, श्री
वीरसेन, श्री
वीरेन्द्रनाथ मिश्र, श्री
वीरेन्द्रपति यादव, श्री
वीरेन्द्र वर्मा, श्री
वीरेन्द्र शाह, राजा
व्रजभूषण मिश्र, श्री
व्रजरानी मिश्र, श्रीमती
व्रजवासी लाल, श्री
व्रजविहारी मिश्र, श्री
व्रजबिहारी मेहरोत्रा, श्री
शंकरलाल, श्री
शम्भूनाथ चतुर्वेदी, श्री
शांतिप्रपन्न शर्मा, श्री
शिवकुमार मिश्र, श्री
शिवकुमार शर्मा, श्री
शिवदान सिंह, श्री
शिवनाथ काटजू, श्री
शिवनारायण, श्री
शिवपूजन राय, श्री
शिवप्रसाद, श्री
शिवमंगल सिंह, श्री
शिवमंगलसिंह कपूर, श्री
शिवराजबली सिंह, श्री
शिवराम पांडेय, श्री
शिवराम राय, श्री
शिववक्षसिंह राठौर, श्री
शिववचन राव, श्री
शिवशरणलाल श्रीवास्तव, श्री
शिवस्वरूप सिंह, श्री
शुकदेवप्रसाद, श्री
शुगनचन्द, श्री
श्याममनोहर मिश्र, श्री
श्यामलाल, श्री
श्यामाचरण वाजपेयी शास्त्री, श्री
श्रीचन्द्र, श्री
श्रीनाथराम, श्री
श्रीनिवास पंडित, श्री
श्रीपति सहाय, श्री
सईद जहां मखफी शेरवानी, श्रीमती
संग्राम सिंह, श्री
सच्चिदानन्दनाथ त्रिपाठी, श्री

सज्जनदेवी महनोत, श्रीमती
सत्यनारायणदत्त, श्री
सत्यसिंह राणा, श्री
सफिया अब्दुल वाजिद, श्रीमती
सम्पूर्णानन्द, डाक्टर
सालिगराम जायसवाल, श्री
सावित्रीदेवी, श्रीमती
सियाराम गंगवार, श्री
सियाराम चौधरी, श्री
सीताराम, डाक्टर
सीताराम शुक्ल, श्री
सुखीराम भारतीय, श्री
सुन्दरलाल, श्री
सुरुजूराम, श्री
सुरेन्द्रदत्त वाजपेयी, श्री
सुरेशप्रकाश सिंह, श्री
सुल्तान आलम खां, श्री
सूर्यप्रसाद अवस्थी, श्री
सेवाराम, श्री
हबीबुर्रहमान अन्सारी, श्री
हबीबुर्रहमान आजमी, श्री
हबीबुर्रहमान खां हकीम, श्री
हमीद खां, श्री
हरखयाल सिंह, श्री
हरगोविन्द पन्त, श्री
हरगोविन्द सिंह, श्री
हरदयाल सिंह पिपल, श्री
हरदेव सिंह, श्री
हरिप्रसाद, श्री
हरिश्चन्द्र अष्ठाना, श्री
हरिश्चन्द्र वाजपेयी, श्री
हरिसिंह, श्री
हुकुमसिंह, श्री
हेमवतीनन्दन बहुगुणा, श्री

---

२३ अगस्त, १९५४ को दर्शक दीर्घा में किये गये प्रदर्शन सम्बन्धी जांच समिति का प्रतिवेदन

श्री अध्यक्ष—मैं सदन को एक सूचना देना चाहता हूं। २३ अगस्त, १९५४ को विधान सभा की दर्शक दीर्घाओं में किये गये प्रदर्शन के सम्बन्ध में जो जांच समिति नियुक्त की गयी थी, उसने अपना प्रतिवेदन २७ दिसम्बर, १९५४ को मुझे प्रस्तुत कर दिया था। अब इसकी प्रतियां मुद्रित करा कर सदन की मेज पर रख दी गयी हैं।

दर्शक दीर्घा में किये गये प्रदर्शन के सम्बन्ध में श्री महावीर प्रसाद शुक्ल ने सदन की मानहानि का प्रश्न २५ अगस्त, १९५४ को उठाया था, जिसके सम्बन्ध में मैंने यह कहा था कि यह प्रश्न तब तक स्थगित रहेगा, जब तक दर्शक दीर्घा जांच समिति का प्रतिवेदन सदन में प्रस्तुत न हो जाय। किन्तु समिति की राय में जिन ११ व्यक्तियों ने दर्शक दीर्घाओं में प्रदर्शन किया था, उनके पीछे किसी सदस्य का हाथ नहीं था, इसलिए विशेषाधिकार की कार्यवाही उन्हीं ११ व्यक्तियों पर हो सकती है। इसके लिए मेरी समझ में अनुमति देने से न तो सदन की प्रतिष्ठा ही बढ़ सकती है, और न सदन के विशेषाधिकार की सुरक्षा की दृष्टि से अधिक आशा की जा सकती है। इस कारण मैं उन व्यक्तियों के सम्बन्ध में विशेषाधिकार का प्रश्न सदन में उठाने की अनुमति नहीं देता हूं।

श्री राजनारायण द्वारा प्रेस में दिये गये वक्तव्य के सम्बन्ध में श्री ब्रजभूषण मिश्र द्वारा सूचना दिये गये विशेषाधिकार सम्बन्धी प्रस्ताव के सम्बन्ध में जांच समिति के समक्ष श्री राजनारायण द्वारा दी गयी साक्ष्य देखने से मैं उसमें ऐसी कोई बात नहीं पाता जिसमें उनके द्वारा सदन के विशेषाधिकार की अवहेलना करने को प्रोत्साहन दिया गया हो। बल्कि उस घटना को उन्होंने अवांछनीय कहा है। ऐसी अवस्था में विशेषाधिकार की उनके वक्तव्य द्वारा अवहेलना उत्पन्न होने का प्रश्न उठाया नहीं जा सकता। अतः श्री ब्रजभूषण मिश्र द्वारा उठाये गये प्रश्न को मैं वैध नहीं समझता और इस आदरणीय सदन में इस प्रश्न को उठाने की अनुमति नहीं देता।

श्री मलखान सिंह पर लगाये गये पक्षपात विषयक आरोप के प्रश्न के सम्बन्ध में श्री राजनारायण व श्री मलखान सिंह के स्पष्टीकरण

श्री अध्यक्ष---माननीय राजनारायण जी से कल मैंने कहा था कि जो माननीय मुख्य मन्त्री जी ने स्पष्टीकरण दिया था, उसमें उनका जिक्र आया था। इस सम्बन्ध में वह कुछ कहना चाहते हैं। मैं समझता हूं कि उनका जो वक्तव्य था, उसको उन्होंने पढ़ लिया होगा।

श्री राजनारायण (जिला बनारस)---अध्यक्ष महोदय, प्रेस में जो वक्तव्य निकला था, उसको हमने पढ़ लिया है और मुझे जहां तक जानकारी हुई है, मैंने यह नहीं पाया है और न सुना है कि सम्पूर्णानन्द जी ने कोई ऐसी बात कही हो, जो असत्य हो या अस्पष्ट हो। हमने किस बात का निवेदन किया था और कब निवेदन किया था उसको कहना चाहता हूं।

श्री अध्यक्ष---वह भी कह दें और पत्र के बारे में आप चाहते थे कहना कि कहां से प्राप्त हुआ है उसे भी आप कहें।

श्री सीताराम शुक्ल (जिला बस्ती)---अध्यक्ष महोदय, यह बार-बार सम्पूर्णानन्द जी कहा करते हैं। माननीय सम्पूर्णानन्द जी कहना चाहिए।

श्री राजनारायण---यह, श्रीमन्, ठीक है मैं इसको ऐक्सेप्ट करता हूं। मैं तो कुछ और अच्छा सम्मानसूचक शब्द हो, उसको सम्पूर्णानन्द जी के लिए व्यक्त करना चाहता हूं।

श्री अध्यक्ष---वे नाम के अन्त में "जी" जो लगा देते हैं, उससे साथ-साथ उनकी जो श्रद्धा है वह प्रगट हो जाती है क्योंकि वह उनको गुरु तुल्य मानते भी हैं।

श्री राजनारायण---इसको मैं स्वीकार करता हूं कि हमारे पास वह शब्द नहीं हैं, जिनसे मैं अपनी भावना को व्यक्त कर सकूं।

मैंने पहले कह दिया कि माननीय सम्पूर्णानन्द जी ने उस दिन जो हमारे बारे में बात कही थी, वह कोई ऐसी बात नहीं कही जिसको मैं गलत पाता। उन्होंने केवल इतना ही कह दिया था सदन में कि राजनारायण जी से मेरी इस सम्बन्ध में बातचीत हुई। प्रेस में श्रीमन्, यह निकला था कि "राजनारायण जी मुझसे मिले थे"। उन्होंने यह नहीं कहा, लेकिन नेशनल हेराल्ड में यह निकला है—"ही मेट मी"। मैंने सम्पूर्णानन्द जी से फोन पर अलीगढ़ के अपने उस मकान के बारे में बातचीत की थी और हमने सम्पूर्णानन्द जी को दो बार फोन किया था। मुझे खुशी है कि माननीय सम्पूर्णानन्द जी यहां बैठे हुए हैं और उनके सामने मैं सारी बातें व्यक्त कर रहा हूं। एक तो जहां तक मुझे स्मरण है २२ तारीख को, हमने उनको फोन किया था। हमने उनसे अपनी ओर से पूरा निवेदन कर दिया था, कि जो वहां का मकान है वह हमारी पार्टी का दफ्तर है। उसके बारे में भी हमने सम्पूर्णानन्द जी को बता दिया था।

श्री महीलाल (जिला मुरादाबाद)---आपने मुख्य मन्त्री जी को बता दिया था, या सम्पूर्णानन्द जी को ?

श्री राजनारायण---मुख्य मन्त्री जी को। इससे कोई अर्थ निकलने वाला नहीं है। हमने अभी कह दिया कि आप जितना आदर का भाव माननीय सम्पूर्णानन्द जी के लिए चाहते हैं, उससे ज्यादा आदर का भाव है। उस भाव को व्यक्त करते हुए मैं सम्पूर्णानन्द जी को निजी पत्रों में लिख कर निवेदन किया करता हूं कि आप कांग्रेस में मिसफिट हैं उसे छोड़ दें।

श्री अध्यक्ष---आप विषयान्तर मत कीजिये और मैं समझता हूं कि स्पष्टीकरण के बीच में कृपा करके अन्य माननीय सदस्य न बोलें।

श्री राजनारायण---तो श्रीमन्, मैंने सम्पूर्णानन्द जी को, मुख्य मन्त्री जी को यह फोन पर निवेदन कर दिया था, करीब-करीब २२ या २१ तारीख को कि अलीगढ़ का एक मकान जिसे मलखान सिंह जी अपने कब्जे में रक्खे हुए हैं, वह हमारी पार्टी का कार्यालय है। उसके

बारे में हमने माननीय सम्पूर्णानन्द जी को अपनी ओर से प्रमाण भी देने की कोशिश की। जो एलाटमेंट आर्डर था वह अलाटमेंट श्री मलखान सिंह, ऐज लीडर सोशलिस्ट पार्टी को था। श्री सम्पूर्णानन्द जी ने हमको यह बताया कि उनको जो सूचना मिली है, वह हमारी सूचना से मेल खाती है और वह सही है कि उस मकान का एलाटमेंट आर्डर श्री मलखान सिंह, ऐज लीडर, सोशलिस्ट पार्टी के नाम पर है। मुझको यह भी निवेदन करना है कि मलखान सिंह जी को दो मकान ऐट ए टाइम अलाट नहीं हो सकते।

श्री अध्यक्ष--उस प्रश्न के विषय में क्या आपने कहा था?

श्री राजनारायण--जी हां, मैंने कहा था और उसके लिए मैं प्रमाण ले आया हूं।

श्री अध्यक्ष--प्रमाण देने की आवश्यकता नहीं है, आप कहते जाइये।

श्री राजनारायण--मैंने यह भी कहा था श्रीमन्, जब हमने सम्पूर्णानन्द जी को यह खबर कर दी, मुझे बड़ी खुशी हुई कि हमारे जिला पार्टी के सेक्रेटरी ने एक पत्र.....।

श्री अध्यक्ष--मैं आपसे कहता हूं कि आपके उस वक्तव्य में आपकी भावना क्या उठी, यह बात स्पष्टीकरण के दायरे में नहीं आती। आपने क्या-क्या बात कही वह कहिये, भावना की बात मत कहिये।

श्री राजनारायण--वही कह रहा हूं।

श्री अध्यक्ष--आप तो भावना की बात कह रहे थे।

श्री राजनारायण--जब सम्पूर्णानन्द जी को हमने यह बात बता दी थी, तब मुझे आश्चर्य जरूर हुआ जब कि यहां से माननीय खाद्य मन्त्री का फोन वहां पर गया और फोन के बाद जो वहां के एक सज्जन ने हमको श्री मलखान सिंह जी द्वारा लिखा हुआ पत्र ला कर दिया, उस पत्र की एक एक लाइन में श्री सम्पूर्णानन्द जी से निवेदन की थी और माननीय सम्पूर्णानन्द जी ने मेरे ऊपर बड़ी कृपा की, क्योंकि मैं उनकी आदत जानता हूं कि वह सारी बातों का निष्कर्ष बड़ी जल्दी निकालते हैं और उनको बड़ी जल्दी हटाने की कोशिश करते हैं। सम्पूर्णानन्द जी ने मेरे ऊपर इतनी कृपा की कि उन्होंने फोन पर हमें अवसर दिया कि हमने पूरा लेटर उनको पढ़ दिया और फिर हमने उनसे निवेदन किया था कि यह एक लेटर है, मैं उन तमाम बातों को बताना नहीं चाहता। कुछ बातें निजी ढंग पर थीं मगर उन्होंने स्पष्ट यह कहा कि हमने मलखान सिंह जी को कोई प्रामिस नहीं किया है। उस लेटर में यह प्रामिस लिखा हुआ है। अब मैं उस पत्र को आपकी इजाजत से पढ़ देना चाहता हूं। मैं माननीय सम्पूर्णानन्द जी से यह निवेदन करना चाहता हूं कि वह आज यहां पर सदन में बैठे हुए हैं, वह इसका निष्कर्ष निकालने की कृपा करें।

श्री अध्यक्ष--जितना पढ़ा जा चुका है, उतने हिस्से को छोड़कर और बाकी को अगर आप पढ़ना चाहते हैं, तो पढ़ सकते हैं। वह पहला पैराग्राफ़ पढ़ा जा चुका है।

श्री राजनारायण--मैं दूसरे पैराग्राफ को पढ़ना चाहता हूं।

"I am very very anxious about you....."

श्री मलखान सिंह (जिला अलीगढ़)--मेरे व्यक्तिगत लेटर का जो जिक्र यहां पर आया है, मैं फिर उस पर प्रिविलेज का सवाल क्या नहीं उठा सकता हूं?

श्री अध्यक्ष---प्रिविलेज का सवाल तो खत्म हो गया है। यहां पर एक स्पष्टीकरण मुख्य मन्त्री जी का हुआ था, उस समय श्री राजनारायण जी उपस्थित नहीं थे। इसी कारण वह अपना स्पष्टीकरण आज दे रहे हैं।

श्री मलखान सिंह---जो बातें कहीं-नहीं गयी थीं, उसके बारे में यहां पर लेटर पढ़ा जा रहा है। यदि आप उनको पढ़ने की इजाजत देते हैं, तो फिर क्या प्रिविलेज का सवाल नहीं उठ सकता है?

श्री अध्यक्ष---उस बात का तो फैसला कर दिया गया है। वह अपना स्पष्टीकरण दे रहे हैं।

श्री राजनारायण---

"I gave a small chit in writing to Shri Niwas about relinquishing the house in case the D. S. O. allots it in your name and not otherwise. I think he must have shown you the chit. If there is any difficulty in it, that chit should be torn and the D. S. O. should be told that it is my (Malkhan Singh's) Constituency Office. I do not think there is any hurry for a new allotment order. With due compliments to Aziz, Bhudeo and Chandrapal and others. What is the report of yesterday's public meeting? I met Bhagwan Das of Hathras at Hathras Jn. and I asked him to see you immediately. Please gather all resignations from Executive Committee members on this goondagiri basis. Also remove all party registers and that tin box to the house of Mittra or some other reliable person.

Reply soon, very sincerely yours. Malkhan Singh. M.L.A."

श्रीमन्, मैंने यह लेटर माननीय मुख्य मंत्री जी को पूरा पढ़कर सुनाया और उनसे यह नम्र निवेदन किया कि मुख्य मंत्री जी हमारे साथ यह ज्यादती हो रही है, क्योंकि आज भी इस पत्र में, श्रीमन्, मलखान सिंह जी इस चीज को स्वीकार करते हैं कि हमारी पार्टी के रजिस्टर वहां पर रखे हुये हैं, वह उनको दूसरी जगह पर रखना चाहते हैं। श्रीमन्, हमारा यह भी निवेदन है कि आज भी इस पत्र से यह बात साबित होती है कि श्री मलखान सिंह जी पहले तो यह बात कहने की कोशिश करते हैं कि वह मकान चक्रवर्ती के नाम में रिलिन्विक्श कर दें

श्री अध्यक्ष---आप अब बहस कर रहे हैं।

श्री राजनारायण---श्रीमन्, मैंने यह बताया कि हमको जहां तक स्मरण है, हमने मुख्य मंत्री जी को पूरा निवेदन कर दिया। माननीय मुख्य मंत्री जी से इसके बाद भी बहुत सी बातें निवेदन की गयीं। श्रीमन्, आज हम इतना ही कहना चाहते हैं कि हम या हमारी पार्टी के सम्मानित सदस्य, इस सदन की प्रतिष्ठा या आपकी प्रतिष्ठा या किसी माननीय सदस्य की प्रतिष्ठा, या किसी माननीय मंत्री की प्रतिष्ठा रखना चाहते हैं। मगर हमारा यह भी निवेदन है कि जब हमसे प्रतिष्ठा रखने की बात होती है, तो दूसरे भी हमारी प्रतिष्ठा रखने की कृपा करें।

श्री अध्यक्ष---आप फिर विवाद पर जा रहे हैं।

श्री राजनारायण---मैं आपसे यह निवेदन करना चाहता हूं कि जो हमारा कन्टेन्शन है, उसको हम पूरा साफ करना चाहतेहैं। श्री मलखान सिंह ने जिस चक्रवर्ती को लेटर लिखा है उन चक्रवर्ती का एक पत्र और हमारे पास आया है और वहां के सेक्रेटरी के पत्र हमारे पास आये हैं, अगर आप इजाजत देंगे तो मैं पढ़ कर सुना दूंगा जिससे पूरा-पूरा साबित हो जायगा कि वह हाउस हमारा है।

श्री अध्यक्ष---यह कोर्ट नहीं है।

श्री मलखान सिंह---इस सम्बन्ध में बाद में बैठकर जो बयान दिया गया है उसके बारे में मुझे स्पष्टीकरण करने की इजाजत दी जाय, ऐसी मैं आपसे आज्ञा चाहता हूं।

श्री अध्यक्ष---किसी को कोई आपत्ति तो नहीं है ?

श्री रामनारायण त्रिपाठी (जिला फैजाबाद)---अध्यक्ष महोदय, पहले यह मालूम हो जाना चाहिये कि माननीय मलखान सिंह जी इसे स्वीकार करते हैं या नहीं कि वह पत्र उनका था।

श्री अध्यक्ष---(श्री राजनारायण से) लोग यह जानना चाहते हैं कि यह पत्र आपको कहां से मिला था ?

श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी (जिला गोंडा)---जनाबवाला, जब आप फैसला दे चुके हैं कि क्वेश्चन आफ प्रिविलेज नहीं उठेगा तो क्या इन तफसीलात के बाद जो मोअज्जिज दोस्त बयान कर रहे हैं, उनसे अगर यह सवाल उठता हो तो क्या जनाबवाला उसको रिकंसीडर करेंगे।

श्री अध्यक्ष---जी नहीं, प्रिविलेज का सवाल अब नहीं उठ सकता। यह स्पष्टीकरण तो व्यक्तिगत विषयों का, जो उठाये गये हैं, उनके बारे में है।

श्री मुहम्मद शाहिद फाखरी---जनाब वाला, इस हुक्म के बाद कि क्वेश्चन आफ प्रिविलेज नहीं उठेगा, ऐसी किसी मजीद तशरीह की इजाजत देना मेरे ख्याल में मुनासिब नहीं होगा।

श्री अध्यक्ष---आपने यह राय दी है सुझाव के बतौर।

श्री राजनारायण---मैं इतना ही निवेदन करना चाहता हूं कि यदि माननीय मुख्य मंत्री जी कृपा करेंगे तब तो शायद नहीं, नहीं तो इस मामले को हमें कोर्ट में ले जाना पड़ेगा। यह लेटर जो हमें मिला वह एक अलीगढ़ के माननीय सदस्य ने ही लाकर हमें दिया। जैसे ही, उन्होंने हमें दिया हमने माननीय मुख्य मंत्री जी को, जो पहले हमारे आदरणीय गुरु जी रह चुके हैं तमाम आदर प्रदर्शित करते हुये सुना दिया। जो ला प्वाइंट है वह यह कि क्या मलखान सिंह जी यह डिनाई करते हैं.....।

श्री अध्यक्ष---यह विवाद है।

श्री राजनारायण---यह हो सकता है कि जिन पर श्री मलखान सिंह जी विश्वास करते हों, उन्होंने दिया हो।

श्री अध्यक्ष---यह बात अब यहां पर समाप्त होती है।

श्री मलखान सिंह---मुझे स्पष्टीकरण की इजाजत दी जाय।

श्री अध्यक्ष---किस वास्ते ?

श्री मलखान सिंह---रजिस्टरों के बारे में।

श्री अध्यक्ष---कहिये।

*श्री मलखान सिंह--मैंने जिला प्रजा सोशलिस्ट पार्टी की कौंसिल जिसमें ८० और २१-१०१ सदस्य थे, की बैठक ३० जनवरी को की। मैंने कहा कि मैं पार्टी को नहीं चलाना चाहता और जो कोई उसको चलाना चाहें, चलायें। जब ४ घंटे के बाद शाम के पांच बजे तक कोई निर्णय नहीं हुआ तो ३१ तारीख को मैंने एक्जीक्युटिव कमेटी की मीटिंग की। उसमें यह तय हुआ कि पी० एस० पी० का दफ्तर श्री भगवानदास को हाथरस में दे दिया जाय। और मैं उन्हीं को चार्ज दे दूं। आजकल चार्ज मेरे पास नहीं है बल्कि कोर्ट के पास है। उसमें साफ तौर पर लिखा हुआ है कि मलखान सिंह के २,५५३ रुपया हैं, वह रजिस्टर क्यों नहीं दिया गया। मलखान सिंह के २,५५३ रुपये पार्टी की तरफ हैं। बाकी जो रोजाना की कार्यवाही व दूसरी बुक्स थीं तथा जितना भी सामान था वह दे दिया गया था। पूरे मकान में दफ्तर नहीं था, सिर्फ नीचे की कोठरी में ही दफ्तर था। और जैसा कि कहा गया है कि मलखान सिंह, लीडर आफ दि सोशलिस्ट पार्टी, तो सोशलिस्ट पार्टी तो अब रही नहीं, वह तो पी० एस० पी० हो गयी है।

श्री अध्यक्ष--अब आप विवाद में जा रहे हैं।

श्री मलखान सिंह--तो इसलिये मैंने आपसे कहा कि जो रजिस्टर हिसाब का रखा है वह केवल इसलिये कि जिस तरह से....

श्री अध्यक्ष--उसके बारे में आपने लिखा था, ठीक है।

श्री राजनारायण--श्रीमन्, क्या इस पर मुझको भी कुछ रोशनी डालने की आज्ञा दी जायगी ?

श्री अध्यक्ष--जी नहीं, पत्र उनका था और उसका क्या उद्देश्य था, वह उन्होंने कह दिया। अब आप अलग से सदन के बाहर उसे पढ़े। उन्होंने तो अपना इरादा बतला दिया कि क्यों लिखा था।

श्री मलखान सिंह--एक बात मैं केवल और जानना चाहता हूं कि अलीगढ़ के जिस माननीय सदस्य ने उनको यह पत्र लाकर दिया उसका नाम बतलाने की कृपा करेंगे ?

श्री अध्यक्ष--उसके लिये मैं उनको बाध्य नहीं कर सकता। उसकी वजह यह है कि जो चीज कोर्ट में जाने वाली है उसके सम्बन्ध में जब उन्होंने कह दिया कि मैं नहीं बतलाऊंगा तो मैं उन्हें बाध्य नहीं कर सकता। जितना भी उन्होंने बतला दिया, वह काफी है। इसलिये यह प्रश्न मुल्तवी होता है।

श्री ब्रजभूषण मिश्र (जिला मिर्जापुर)--मैं जानना चाहता हूं कि जिस माननीय सदस्य ने आपको पत्र दिया, क्या वे इस सदन के माननीय सदस्य हैं ?

श्री अध्यक्ष--यह प्रश्न तो आप नहीं कर सकते। जब मैं इजाजत नहीं देता हूं तो आप प्रश्न ही नहीं कर सकते हैं।

श्री राजनारायण--श्रीमन्, आप कहें तो मैं एक शेर सुना दूं।

श्री अध्यक्ष--जी नहीं।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

*उत्तर प्रदेश पथ-परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५

*खंड ३ (क्रमागत)

श्री अध्यक्ष—अब उत्तर प्रदेश पथ-परिवहन सेवा (विकास) विधेयक, १९५५ पर विचार जारी रहेगा। श्री रामनारायण त्रिपाठी जी, आप शायद उत्तर देंगे।

† श्री रामनारायण त्रिपाठी (जिला फैजाबाद)—माननीय अध्यक्ष महोदय, सदन में उस दिन मेरे संशोधन पर विचार हो रहा था, जो इस प्रकार है—

"३—यदि राज्य सरकार के सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुरक्षा पथ-परिवहन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकार गजट में विज्ञप्ति प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकती है कि प्रदेश के किसी भाग में इस कार्य के लिये नियत ढंग से रीजनल कार्पोरेशन तथा सहकारी समितियों का संगठन करेगी।"

अध्यक्ष महोदय, इस संशोधन के द्वारा मैंने उस दिन यह निवेदन किया था कि यह कोई नयी बात नहीं है कि केन्द्रीय सरकार का एक ऐक्ट—कार्पोरेशन ऐक्ट बना हुआ है और वह माननीय मंत्री जी को मालूम है। उस दिन कई दोस्तों ने कई दिलचस्प सवाल उठाये तथा यह कहा कि क्या यही पी० एस० पी० का समाजीकरण है? अध्यक्ष महोदय, मैं यह मानता हूं कि पी०एस०पी० का समाजीकरण यह नहीं है जो इस संशोधन के जरिये बात होती है। लेकिन वह पीसमिल लेजिस्लेशन नहीं चाहती कि एक टुकड़ा आज हो तो दूसरा टुकड़ा दूसरे रोज हो। पी०एस०पी० का समाजीकरण तो इस उद्देश्य से है कि प्रदेश की सारी समस्याओं को लेकर, किसके पास कितना धन है, किसके पास ज्यादा जमीन है, उसका हिसाब लगा कर जमीन का बटवारा हो, और जो बड़ी-बड़ी इंडस्ट्रीज हैं, उनके समाजीकरण के बाद आमदनी की एक हद्द बांध दी जाय, जैसा कि कहा गया है कि एक हजार से ज्यादा न होगी और १०० रुपये से कम न होगी, यह सदन में कई बार आ चुका है और उसको दोहराने की जरूरत नहीं है। जो पी०एस०पी० का उद्देश्य है वह इससे पूरा नहीं होता है लेकिन इससे सरकारीकरण से समाजीकरण की तरफ एक कदम बढ़ता है। मुझे उस दिन कई माननीय सदस्यों के भाषण सुन कर काफी दिलचस्पी हुयी और कुछ लोगों ने तो यह भी लांछन लगाया कि हम तो पूंजीपतियों के रक्षक हैं। अध्यक्ष महोदय, ऐसा मालूम होता है कि हमारे प्रदेश के अन्दर ऐसे पूंजीपतियों की तादाद जिनके पास १० हजार बीघे या ५ हजार बीघे से अधिक जमीन है, कुछ रह ही नहीं गयी और आखिरी पूंजीपति जो बचे हैं वे ये मोटर आपरेटर्स ही हैं। वह बात तो तभी कही जा सकती है जब कि कांग्रेस सरकार ने पूंजीपतियों के सभी कारखानों, फैक्टरियों और उद्योगों का समाजीकरण कर लिया होता, जमीनों का फिर से बटवारा करा दिया होता। लेकिन ऐसी कोई बात आज तक नहीं की गयी और इधर वालों को कहा जाता है कि हम पूंजीपतियों के समर्थक हैं। माननीय मंत्री जी ने स्वयं स्वीकार किया था एक यू० पी० मोटर वर्कर्स कांफ्रेंस में कि उनको शोषक नहीं कहा जा सकता, वह स्वयं मेहनत करते हैं और एक तरह से खुद मजदूर भी हैं और खीचखांच कर ही उनको पूंजीपति कहा जा सकता है। जिनकी दस बीस गाड़ियां चलती हैं उनकी और बात है बाकी तो सब मामूली लोग हैं जो खुद ही मेहनत करते हैं। इस किस्म की त्रुटियों को ध्यान में रख कर ही मैंने कहा कि सरकार एक नियत ढंग से संगठन कर सकती है। अगर मंत्री जी मेरे संशोधन के साथ 'या' लगाकर भी स्वीकार कर लें तो मुझे कोई आपत्ति न होगी क्योंकि मैं एक नई दिशा की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता था। यहां जनता की सेवा की बात कही गयी, मैंने उस दिन भी कहा था कि असल में इस में जनता की सेवा की ही भावना यदि होती तो सरकार

---

*१२ फरवरी, १९५५ की कार्यवाही में छपा है।

‡२२ फरवरी, १९५५ की कार्यवाही में छपा है।

††वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री रामनारायण त्रिपाठी]

जहां कच्ची सड़कें हैं और ऊबड़-खाबड़ रास्ते हैं उनको पहले लेती और वहां किराया और जनता की परेशानी को घटा देती तो हम समझ सकते थे कि जनता की सेवा की भावना सरकार की है। लेकिन हमारा सरकार पर चार्ज यह है कि सरकार ने मानोपोली बना रखी है और जहां चाहे जितना वह किराया बढ़ा लेती है। माननीय पथ-परिवहन मंत्री जी को मालूम होगा कि जहां पर रोडवेज की बसेज रेलवे लाइन के पैरेलेल चलती हैं वहां पर तो सरकार ने बसेज का किराया कम कर रखा है और जहां पर वह रेलवे लाइन के पैरलेल नहीं चलती और उन्हीं की मनोपाली है, वहां पर किराया ज्यादा लिया जाता है। मैं नहीं समझता कि सरकार की इस प्रकार की दो रुखी नीति क्यों चलती है। मैं यह नहीं कहता कि बस सर्विसेज से पहले से जनता को लाभ नहीं हुआ है और हमारी तरफ से कहा गया है कि आपरेटर्स पहले बहुत सी ज्यादतियां करते थे और अब नहीं करते हैं। बहुत से लोगों ने मेरे संशोधन के बारे में कहा कि हमको कारपोरेशन्स के द्वारा पूंजीपतियों को और पूंजीवाद को जन्म देना चाहते हैं। इसीलिये मैंने अपने संशोधन में कहा है कि "नियमित ढंग से" किया जाय। यह हो सकता है कि शेयर्स वगैरा की सीमा बांध दी जाय कि १०० रुपये से ज्यादा के शेयर्स कोई नहीं ले सकता है, यह न होना चाहिये कि जिस तरह से आज बड़े पूंजीपतियों ने शेयर्स अधिक ले रखे हैं और पूर्ण अधिकार वह अपने बनाये हैं। अगर सरकार कोआपरेटिव सोसाइटी या कार्पोरेशन के द्वारा अपना यह काम चलाना चाहती है तो 'नियत ढंग' में सब कुछ आ जाता है और वह हर तरह से कंट्रोल कर सकती है, कोई तरीका निकाला जा सकता है कि उसमें पूंजीपतियों की आमद न हो। मंत्री जी ने अभी भाषण नहीं दिया है, सरकारी दल के कुछ सदस्य अवश्य बोले हैं लेकिन मुझे आशा है कि मंत्री जी मेरे संशोधन से अवश्य सहमत होंगे और इन सब बातों को देखते हुये उनको मेरे संशोधन को मानने में इन्कार नहीं होना चाहिये।

कृषि मंत्री (श्री हुकुमसिंह)—अध्यक्ष महोदय, गत मौके पर जब इस पर विवाद हो रहा था, तो उस वक्त किस ने क्या कहा और किस वजह से इस विवाद में गर्मी आयी, उसको मैं दोहराना नहीं चाहता। मैं तो इस विचार से आज अपने मित्रों से अर्ज करना चाहता हूं कि कानून की दृष्टि से कौन सी तरमीम मंजूर होगी और कौन सी नामंजूर होगी। मैं जानते हुये भी यह नहीं कहना चाहता कि कौन पक्ष पूंजीपतियों के सपोर्टर्स हैं ऐसी बात कह करके खामखाह के लिये गर्मी पैदा करना अनुचित सा मुझे प्रतीत होता है। जहां तक संशोधन का ताल्लुक है, मैं इसके विरोध में हूं और उसका मुख्य कारण है कि राज्य सरकार फिलहाल शुरू में कार्पोरेशन या कोआपरेटिव के जरिये से, इस विभाग का इंतजाम नहीं करना चाहती। अगर हमारे मित्र की यह तरमीम मान ली जाती है तो सिवाय कार्पोरेशन और कोआपरेटिव के अगर गवर्नमेंट खुद एक्स्क्लूसिवली चलाना चाहे तो वह नहीं चला सकती है, लिहाजा इससे हमारे राह में रुकावट पड़ेगी। इसके साथही साथ जैसा कि खंड ३ में रखा गया है कि खुद या रेलवे के साथ या किसी मार्ग पर अंशतः खुद और अंशतः दूसरे लोगों को भी आज्ञा दी जाय कि उस पर चलावें। अगर यह तरमीम मान ली जाती है तो किसी इंडिविजुअल को हम आज्ञा नहीं दे सकते हैं। वह भी जब तक मंजूर न हों किसी कोआपरेटिव में सम्मिलित होने के लिये, वह अगर तनहा चाहेंगे तो उसको आज्ञा दे दी जा सकती है। लिहाजा जो मौजूदा खंड ३ है उसमें काफी स्कोप है। सरकार भी चलावे अलावा सरकार के रेलवे के साथ मिलाकर चलावे और किसी मार्ग पर कुछ हिस्से में सरकार चलावे और कुछ हिस्सों में दूसरे लोग जिनमें मौजूदा मोटर आपरेटर्स भी शामिल हो सकते हैं और उनको हम आज्ञा प्रदान कर सकते हैं चलाने के लिये, लिहाजा मौजूदा खंड ३ का विस्तार ज्यादा है और इस संशोधन के मंजूर होने से उसका विस्तार कम हो जायगा। इस वजह से मैं इसका विरोध करता हूं।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड ३ को इस रूप में रख दिया जाय :—

"३—यदि राज्य सरकार के सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुरक्षा पथ परिवहन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना

आवश्यक हो तो वह सरकार गजट में विज्ञप्ति प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकती है कि प्रदेश के किसी भाग में इस कार्य के लिये नियत ढंग से रीजनल कारपोरेशन तथा सहकारी समितियों का संगठन करेगी ।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ ।)

श्री जोरावर वर्मा (जिला हमीरपुर)—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से यह संशोधन पेश करता हूं कि –खंड ३ को निम्नलिखित रूप में रख दिया जाय :—

"३—(१) यदि राज्य सरकार के मतानुसार सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुदक्ष पथ-परिवहन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा एक बोर्ड की स्थापना करेगी । यह बोर्ड सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकता है कि किसी ऐसे मार्ग पर या इसके किसी भाग में जो निर्दिष्ट किया जाय, साधारणतः अथवा किसी वर्गविशेष की पथ परिवहन सेवायें इस अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार केवल राज्य सरकार की ओर से बोर्ड द्वारा ही अथवा रेलवे के सहयोग से अथवा बोर्ड द्वारा अथवा अंशतः बोर्ड द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित (run and operated) होगा ।

(२) उपधारा (१) के अधीन सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा संगठित किये हुये बोर्ड में निम्नलिखित होंगे :

(क) तीन असरकारी सदस्य, जो अर्थ, प्रशासन, श्रम समस्याओं और उद्योग में विज्ञ हों ।

(ख) रेलवे का एक प्रतिनिधि ।

(ग) राज्य का अर्थ-सचिव (Finance Secretary of the State Government)

(घ) ट्रांसपोर्ट कमिश्नर जो पदेन बोर्ड का मंत्री (Secretary) होगा ।

(ङ) एक अन्य सरकारी अथवा असरकारी सदस्य जो प्रादेशिक परिवहन समस्याओं में विज्ञ हो ।

(३) उपधारा (१) के आधीन विज्ञप्ति उसमें वर्णित तथ्यों (facts) के विषय में निश्चायक साक्ष (Conclusive evidence) होगी ।"

अध्यक्ष महोदय, अभी माननीय रामनारायण जी त्रिपाठी के संशोधन को माननीय मंत्री जी ने स्वीकार नहीं किया । इस दमियान में जो बहस हुयी उसमें समाजीकरण या सरकारीकरण की समस्याओं को लेकर लोगों ने अपने-अपने पक्ष का समर्थन या खंडन किया । मेरा जो प्रस्तुत संशोधन है वह इस बात पर आधारित है कि जो इस प्रदेश की गवर्नमेंट ने सन् ४८ में एक एडहाक कमेटी "नेशनलाइजेशन आफ रोड ट्रांसपोर्ट" पर बैठायी थी उसकी सिफारिश से मिलती जुलती है । इस समय जिस प्रणाली या जिस ढंग से सरकार ट्रांसपोर्ट को चलाने के लिये यह बिल पेश कर रही है इसको जो यह एडहाक कमेटी की रिपोर्ट है उसमें इस कमेटी ने एकमत से इस प्रणाली को रिजेक्ट करने की सिफारिश की है । अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी उस कमेटी की रिपोर्ट का पेज ४ पढ़ देना चाहता हूं । इसमें दो प्रश्न उस कमेटी के सामने थे ।

"The alternatives available for consideration in this connexion fall under two heads:—

(*a*) to run the organisation on the departmental system, that is, as one of the departments of the Government and under the direct control of the Local Government Secretariat.

[श्री जोरावार वर्मा]

(*b*) to appoint an autonomous authority with its own procedure for control which should be elastic enough to deal quickly with the day-to-day problems on their merits and untrammeled by any hard and fast code rules."

अध्यक्ष महोदय, ये दो प्रश्न उस समय इस कमेटी के सामने थे। हमारी सरकार ने जिस प्रणाली के लिये यह बिल पेश किया है और उसके समर्थन में वह कटिबद्ध है, अगर इस कमेटी की रिपोर्ट को देखा जाय तो उन्होंने एक मत से जो व्यवस्था है उसको कंडम किया, उन्होंने रीजन्स (कारण) दिये हैं कि यदि डिपार्टमेंट बेसिस पर इसको चलाना चाहते हैं तो जो लाल फीतेवाद है जो बातें इस बिल के उद्देश्य में लिखी गयी हैं, सार्वजनिक बिल के लिये, उसमें फंस कर ये बातें नहीं हो पायेंगी। अध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात को दोहराने की आवश्यकता नहीं है कि लालफीते में बिद्ध कर हमारी सरकार क्या-क्या अनुचित और अनियमित कार्य करती है इस सदन के कई माननीय सदस्यों ने एकाउंटेंट जनरल और आडिटर जनरल की रिपोर्ट को पढ़ कर उसे सुनाया कि इस लाल फीते में पड़ कर एक तो सरकार उचित काम नहीं कर पाती है, भ्रम में पड़ जाती है और आफिशियलडम में पड़ जाती है। दूसरे हमारे माननीय मंत्री नीचे से लिख कर जो आता है उसे आंख मीच कर हस्ताक्षर कर देते हैं। तो दूसरे यह भी देखा गया है कि इस समय हमारा शासन डेमोक्रेसी के बेसिस प्रजातांत्रिक आधार पर चल रहा है। डेमोक्रेसी का सिद्धांत है कि जो रुपया खर्च किया जाय वह इस सदन के द्वारा स्वीकृत किया जाय। तो इस कमेटी ने रिपोर्ट की है कि आफिशियलडम को बचाने के लिये डिपार्टमेंट बेसिस पर इसे रन न करना चाहिये ऐसा भी हुआ है कि ३८, ३८ लाख रुपये ट्रांसपोर्ट विभाग में बिना वोटिंग के खर्च कर दिये गये। जिन अधिकारियों को १५ लाख रुपये का स्टाक खरीदने की पावर थी उन्होंने ३८ लाख का स्टाक एक्सेस खरीद लिया। १९५१-५२ की रिपोर्ट हमारे सामने है उसमें २०४ पेज पर आप देख सकते हैं। आशा की जाती थी कि यह बजट में स्वीकार हो जायगा लेकिन वह उसे स्वीकार भी न करा सकें। संभवतः १९५४ तक १ करोड़ रुपये का नाजायज स्टाक जमा कर लिया गया होगा। इस कमेटी ने एक मत से यह एक रेक्मेंडेशन की है जिसे मैं आपकी आज्ञा से पढ़ देना चाहता हूं।

"Departmental control of the road transport organisation must be ruled out as impracticable at the very outset. The unanimous opinion of the committee is that there is no practical alternative to setting up of an autonomous authority for the purpose."

इसलिये मैंने यह संशोधन रखा है। मैं अपने संशोधन के अनुसार यह चाहता हूं कि एक स्वतंत्र बोर्ड हो, या कारपोरेशन की स्थापना की जाय जिसमें तीन असरकारी सदस्य ऐसे होंगे कि जो अर्थ शास्त्री हों, प्रशासन में भी अनुभव रखते हों और जिनको प्रदेश के परिवहन की समस्याओं की भी जानकारी हो। एक राज्य का मंत्री होगा और राज्य का अर्थ सचिव हो यह बोर्ड में रहेंगे। तो गवर्नमेंट इसे फाइनेंस (आर्थिक सहायता) तो करे लेकिन जो कंट्रोल नियंत्रण है वह बोर्ड पर न होना चाहिये। सरकारी अधिकारी भी उसमें दो हैं और एक रेलवे का भी प्रतिनिधि रहेगा। तो इस तरह से यह बोर्ड बन जायगा और इसमें गवर्नमेंट का कंट्रोल भी रहेगा और जो यह स्वतंत्र बाडी है उसमें जनता का सहयोग भी पूर्ण रहेगा। इस प्रकार डिपार्टमेंटल बसें चलाने से जो दिक्कतें और परेशानियां जनता को होती हैं वह दूर होंगी और लाल फीते की फाइल चलते-चलते इतनी देर जो लग जाती है कि चार चार साल तक सेक्शन नहीं मिलती, वह समाप्त हो सकती है। इसके पेज ६ पर जैसा कि मैंने इसमें देखा है उन व्यक्तियों की रेकमेंडेशन की गयी है, जिसे मैं आपकी आज्ञा से पढ़ देना चाहता हूं:

"The Committee recommends that a Corporation analogous to that of a Board of Directors of a big company will be much more suitable for running nationalised road tr ansport in the province. The committe

has duly considered a number of suggestions in regard to the constitution of this Corporation. Its final recommendation is that this Corporation should consist of 7 members—3 non-officials with long experience of Finance Administration, Labour problems, Commerce, and Industry, a Railway Representative, the Transport Commissioner, the Finance Secretary, and another Commissioner, the Finance Secretary and another nominee of the Government (official or non-official) acquainted with the road transport problems of the province."

अध्यक्ष महोदय, मेरा संशोधन जो है, वह जो गवर्नमेंट का मतलब है और जो संशोधन त्रिपाठी जी ने रखा था, इन दोनों के बीच का है। त्रिपाठी जी का संशोधन यह था कि किसी रीजन में एक कारपोरेशन या कोआपरेटिव बेसिस पर वहां की एक कमेटी बनायी जाय और वह उस परिवहन प्रणाली को चालू करे और गवर्नमेंट का जो संशोधन है वह इस बात का है कि वह डिपार्टमेंटली इसको रन करना चाहती है। मेरा संशोधन इन दोनों के बीच का है कि उस बोर्ड में जो उसे चलाये सरकारी आदमी भी रहें और असरकारी भी। सरकारी व्यवस्था में बसें चलाने से जो अनियमितताये होतीं हैं और जनता की जो असुविधायें होती हैं उनके अतिरिक्त यह सिस्टम जबसे चालू किया गया है, उससे ही यह पता लगता है कि उसमें कोई लाभ नहीं है। १ रुपया ५ आना प्रति महीना प्रति गाड़ी लाभ होता है और मैं उन बातों को नहीं कहना चाहता हूं कि जिनको हमारे मदन मोहन उपाध्याय जी ने कहा था कि जो प्राइवेट आपरेटर्स हैं वह एक एक हजार रुपया तक इन गाड़ियों से काम लेते हैं मेरे कहने का मतलब यह है कि गवर्नमेंट कंट्रोल नहीं कर पाती है। कितने ही लोग प्राइवेट सवारियां ले जाते हैं और कितनी ही गाड़ियां खड़ी रहती हैं। जहां चार गाड़ियों की आवश्यकता होती है वहां केवल एक या दो गाड़ियां चलती हैं, जिससे जनता असंतुष्ट रहती है और वह दूसरे साधनों द्वारा अपनी इस यात्रा को पूर्ण करते हैं। जनता को वह सहूलियत नहीं है जो होनी चाहिये और इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि माननीय मंत्री जी मेरे इस संशोधन को स्वीकार करने की कृपा करें।

*श्री शिवनाथ काटजू (जिला इलाहाबाद)—श्रीमान् अध्यक्ष महोदय, मैं जोरावर वर्मा जी द्वारा प्रस्तुत संशोधन का विरोध करता हूं। जहां तक सिद्धांतों का प्रश्न है उनमें मतभेद हो सकता था कि राज्य का परिवहन राज्य द्वारा किया जाय या जैसा कि पहले चल रहा था उसी तरह विशेष व्यक्तियों के अधिकार में रहे लेकिन उस मंजिल से हम बहुत दूर आ गये हैं और अब हमारे यहां जहां तक ट्रांसपोर्ट का कार्यक्रम है वह अब सरकार द्वारा हो रहा है और अब गाड़ी पीछे नहीं जा सकती। यह सही है कि जिस वक्त शुरू में काम हुआ तो बहुत त्रुटियां थीं और जाहिर है वे त्रुटियां ऐसी थीं जो अनुभव न होने की वजह से थीं। नये नये तरीके पर सरकार की तरफ से ट्रांसपोर्ट बसेज चलीं। यह अनुभव नहीं था कि कितनी आवश्यकता है, कहां कहां गाड़ियां रोकनी चाहियें और इसके कारण काफी शिकायतें हुयीं। जिस लाइन पर पहले १५ मोटर चलती थीं सरकार की तरफ से शुरू में केवल २ चलीं और उससे जनता को असुविधा हुयी। लेकिन अब इस प्रश्न पर विचार करना कि हम अपना बढ़ाया हुआ कदम वापस ले लें, यह मुमकिन नहीं है। सिर्फ सवाल जो यहां पर बहस तलब है, वह यह है कि सरकार द्वारा यह काम चलाया जाय कोई और कार्पोरेशन के द्वारा या जैसा आपने कहा कि एक स्वतंत्र बोर्ड स्थापित किया जाय, उसके द्वारा काम चलाया जाय। अगर मेरे माननीय मित्र इस पर विचार करेंगे तो वह देखेंगे कि अगर बोर्ड हो या और कोई स्वतंत्र संस्था हो, उसके द्वारा इस काम के चलाने में कोई विशेष सुविधा नहीं मिल सकती। आखिर बोर्ड में वह मानते हैं कि सरकार का इन्तजाम होगा, वह यह भी मानते हैं कि जनता के प्रतिनिधि भी रहेंगे तो जो सरकार द्वारा काम चलाया जा रहा है उसको कौन चला रहा है। उसके अन्दर भी तो जनता के प्रतिनिधि हैं, मंत्री महोदय हमारे और जनता के प्रतिनिधि हैं। सरकार के कर्मचारियों का एक स्वतंत्र बोर्ड का अलग बनाना और यह समझना कि बोर्ड के अंतर्गत यह काम आ जायगा तो जिसको वह लालफीता

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री शिवनाथ काटजू]

कह रहे हैं वह गायब हो जायगा, यह मेरे विचार में नहीं आता। मेरा तो ख्याल है जैसे-जैसे हमको अनुभव होता जायगा, सरकार के द्वारा यह काम अच्छी तरह चलता जायगा।

श्रीमन्, एक ऐतिहासिक घटना है जिस वक्त रेलें चली थीं तो सम्भवतः शुरू-शुरू में उनको वही दिक्कतें पड़ी होंगी जो आज मोटर ट्रांसपोर्ट के चलाने में पड़ी। लेकिन जैसे-जैसे अनुभव होता जा रहा है, मोटरों की मरम्मत की ज्यादा सुविधा हो रही है, सड़कों के ऊपर अधिक से अधिक मोटर जितनी चलायी जानी चाहिये उतनी चलायी जा रही हैं, सुधार हो रहे हैं, इसकी चेष्टा की जा रही है कि जनता को सुविधा दी जाय। लेकिन अब यह सिद्धांत कल्याणकारी राज्य के मुख्य सिद्धांत में है कि जहां तक परिवहन की समस्या है, वह राज्य द्वारा ही होनी चाहिये। अब यह बात उठाना कि राज्य के द्वारा होना चाहिये, इसके अन्दर कुछ अगर और सुझाव रखे जायं तो हम इस काम को अच्छी तरह से चला लेंगे, यह केवल एक शुभ कल्पना ही है। वह यह स्वीकार करते हैं कि अब यह व्यक्ति विशेष द्वारा काम नहीं चलाया जा सकता। अगर कुछ कहा जा सकता था तो यह कहा जा सकता था कि इतनी शीघ्रता से इस सिद्धांत को काम में न लाया जाय क्योंकि जो व्यक्ति चला रहे थे उनको अनुभव था और एक विशेष जानकारी हो रही थी तो जहां तक सम्भव हो सके उसको आहिस्ता चलाया जाय लेकिन वह बात नहीं कही जाती। यह तो मानते हैं कि व्यक्ति द्वारा काम नहीं चलाना चाहिये, लेकिन सरकार के हाथ से इस काम को लेकर एक बोर्ड को बैठाया जाय और बोर्ड के द्वारा चलाया जाय। तो मैं यह निवेदन करूंगा कि यह केवल एक खाली कल्पना ही है। उसके अन्दर अगर अच्छी तरह से देखा जाय तो कार्यक्रम के अन्दर कुछ विशेष बात नहीं मिलेगी। उसके अतिरिक्त जो बोर्ड का नक्शा आपने रखा है, यह नहीं मालूम कि यह बोर्ड किस प्रकार से किसको जिम्मेदार होगा, कहां तक बोर्ड की जिम्मेदारी होगी, कब तक यह बोर्ड रहेगा, बोर्ड एक दफा जब स्थापित हो गया तो उसके कार्यक्रम की देखभाल कौन कर सकेगा। यह बोर्ड एक ऐसी चीज बना दी गयी कि जब एक दफा बन गयी तो उसके कार्यक्रम में कोई हस्तक्षेप नहीं कर सकता, तो श्रीमन्, कम से कम मुझे ऐसी कोई संस्था नहीं दिखायी देती कि उसे एक दफा आपने बना दिया तो सरकार द्वारा तो काम ठीक नहीं चल रहा है उसके द्वारा ठीक काम चलेगा। हमारे यहां बहुत से काम आटोनोमस बोर्ड द्वारा होते हैं। यूनिवर्सिटी आटोनामस बोर्ड है, तो क्या वहां नहीं कहा जा सकता कि उनका काम जितना ठीक चलना चाहिये उतना ठीक नहीं चल रहा है? तो मैं यह निवेदन करूंगा कि बेशक आपने एक सुझाव रखा था कि आटोनामस बोर्ड द्वारा इसका काम चलाया जाय, लेकिन जैसा मैंने निवेदन किया कि जब हम इतना उन्नतिपूर्ण कदम आगे ले चुके हैं और बढ़ा चुके हैं तो हमको पीछे लौटने की कोई गुंजाइश नहीं है। अब तो हमको यह देखना है कि सरकार द्वारा जो काम चल रहा है उसके अन्दर उन त्रुटियों को उस किस्म की रूपरेखा के अन्तर्गत किस अच्छी तरह से हल किया जाय। उसके सम्बन्ध में तो यहां कई दफा वाद-विवाद हो चुका है और मेरा ख्याल है कि जैसे-जैसे आगे काम चलेगा, हमको भी व्योरा मालूम होगा कि कितनी-कितनी कमियां हैं और किस प्रकार से उनको दूर किया जाय। अब मैं निवेदन के रूप में यह कहूंगा कि शुरू-शुरू में नयी-नयी मोटरें आयीं। उसके बाद चार-छः महीने गाड़ियां अच्छी तरह चलायी गयीं, लेकिन उनकी मरम्मत के लिये विशेष सुविधायें नहीं दी गयीं। बाद में जब मोटरें पुरानी होने लगीं तो अक्सर यह शिकायतें कि मोटरें चलीं और रुकने लगीं, मशीनें बिगड़ने लगीं और रिपेयर्स के लिये जितना इन्तजाम होना चाहिये उतना नहीं हुआ। लेकिन ये सब बातें ऐसी हैं, जैसा मैंने निवेदन किया कि तजुर्बे और अनुभव से यह ठीक होती जायेगी। अब यह कहना कि सरकार द्वारा यह काम न हो, बल्कि किसी बोर्ड द्वारा या स्वतंत्र संगठन द्वारा चलाया जाय, यह नामुनासिब है। इन शब्दों के साथ मैं इस संशोधन का विरोध करता हूं।

श्री हुकुमसिंह—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने अपने मित्र जोरावर वर्मा की बातें गौर से सुनीं और उनको समझने की भी अधिक कोशिश की। उन्होंने एक रिपोर्ट पढ़ी, गालिबन मिश्रा कमेटी रिपोर्ट है, जिसको उन्होंने पढ़कर सुनाया, और उसके आधार पर

उन्होंने सदन के सामने इस बात पर बड़ा जोर दिया कि उस कमेटी ने भी कारपोरेशन बनाने की सलाह दी थी। तो इस सम्बन्ध में मैं इतना कहना चाहता हूं कि उस कमेटी ने कई बातों में सलाह दी और वह एक ऐडवाइजरी कमेटी थी, इसमें कोई दो रायें नहीं हैं। इसमें कई बातें मानी गयीं और जो मुनासिब नहीं समझी गयीं, उनको नहीं माना गया और न मान कर सरकार ने एक ट्रांसपोर्ट सर्विस क्रिएट की और उसके जरिये से यह काम चलाया। जैसा कि हमारे मित्र काटजू साहब ने कहा, अनुभव के न होने से सम्भवतः कुछ गलतियां हुयी होंगी, लेकिन जैसे-जैसे हमारा तजुर्बा बढ़ता गया हमारी गलतियों में काफी कमी होती गयी और इस स्टेज पर हम पहुंच गये हैं। अब बड़ी खूबी के साथ इसको हम चला सकते हैं और जहां तक जनता का सम्बन्ध है उसको भी इस ट्रांसपोर्ट सर्विस से काफी सुविधा मिल चुकी है। अब जब हम इस मौके पर पहुंचे कि हम बहुत ही एफिश्येंटली इस काम को कर सकते हैं तो हमारे मित्र संशोधन के जरिये से सलाह देते हैं कि आप एक नया बोर्ड कायम कीजिये, उसमें फलां-फलां व्यक्ति हों और उनके जरिये से काम चलाया जाय। और यह जो ट्रांसपोर्ट सर्विस रखी गयी है इसका क्या हश्र हो यह उससे साफ जाहिर है। अगर हम तरमीम मान लेते हैं, तो जो नया बोर्ड बने वह फिर ए बी सी से शुरू करे, नया तजुर्बा हासिल करे और तजुर्बा न करे तो काफी गलतियां करने का भी मौका हो जाय। तो इस सूरत में मैं यह कहता हूं कि ऐसी बात इस मौके पर करना जनहित में कतई हितकर नहीं और साथ ही साथ इस बात पर भी बड़ा एम्फेसियस दिया गया कि उसमें फाइनेंस सेक्रेटरी जरूर हो ताकि वह धन के खर्च होने में काफी देखरेख रखें। मैं अपने मित्र की इत्तिला के लिये नहीं वह तो खुद ही वाकिफ हैं, मगर फिर भी मैं दोहरा देना चाहता हूं, शायद विस्मृति हो गयी हो, वह बात कि मिश्रा कमेटी की सलाह के मुताबिक एक बोर्ड यहां है। बोर्ड कायम है और उसमें चीफ सेक्रेटरी, फाइनेंस सेक्रेटरी, डिप्टी सेक्रेटरी, ट्रांसपोर्ट और ट्रांसपोर्ट कमिश्नर सदस्य हैं और मिनिस्टर ट्रांसपोर्ट उसके चेयरमैन हैं। तो जहां तक खर्चे के देखभाल का ताल्लुक है फाइनेंस सेक्रेटरी को काफी मौका है और उसमें सभी जिम्मेदार अफसरान मौजूद हैं जो कि काफी देखभाल रखते हैं। तो या तो हम यह कह दें कि इन अफसरान की ईमानदारी पर हमें कोई विश्वास नहीं है, तब तो बात दूसरी है, वरना अगर यह कहने के लिये तैयार नहीं हैं तो मैं समझता हूं कि इस बोर्ड के जरिये से भी काफी देख-रेख होती है और सभी हकूक का संरक्षण हुआ करता है। ऐसी सूरत में यह नया बोर्ड बनाने की कोई आवश्यकता नहीं है और मैं मजबूर हूं कि मैं इसका विरोध करूं।

*श्री रामनारायण त्रिपाठी--माननीय अध्यक्ष महोदय, मुझे माननीय शिवनाथ काटजू का भाषण सुनकर बड़ा ताज्जुब हुआ और एक कहावत याद आ गयी कि मुद्दई सुस्त गवाह चुस्त। माननीय काटजू जी को यह नहीं मालूम कि ट्रांसपोर्ट सर्विसेज जो चल रही हैं, वह बोर्ड द्वारा ही चलायी जा रही हैं और उन्होंने बोर्ड के सिद्धांत का ही खंडन कर दिया। माननीय मंत्री जी ने बहरहाल स्वीकार किया कि बोर्ड तो है और वह बोर्ड चल रहा है। तो जहां तक माननीय जोरावर वर्मा के संशोधन का सम्बन्ध है कि सीधे सरकार द्वारा न चलाकर, सेक्रेटरी के जरिये न चलाकर, बोर्ड द्वारा चलाना चाहिये, इसमें तो कोई दो रायें नहीं हैं। सरकारी पक्ष भी बोर्ड से सहमत है क्योंकि बोर्ड है और माननीय मंत्री जी ने बतलाया कि बोर्ड चल रहा है और माननीय जोरावर वर्मा तो कहते ही हैं कि बोर्ड होना चाहिये उन्होंने तो संशोधन ही दिया है, तो सिद्धांत तः वे दोनों बोर्ड के समर्थक हैं।

श्री हुकुम सिंह--अध्यक्ष महोदय, मैं जोरावर वर्मा जी के बोर्ड का समर्थक नहीं हूं। यह साफ कर देना चाहता हूं इसमें गलतफहमी है उनको।

श्री रामनारायण त्रिपाठी--माननीय मंत्री जी को गलतफहमी हो रही है। मैं समझता हूं कि दोनों में अन्तर क्या है। वह समर्थक नहीं हैं इसीलिये तो उन्होंने विरोध किया।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री रामनारायण त्रिपाठी]

तो एक तो बोर्ड इस सरकार का भी है जिसमें तीन बड़े बड़े पदाधिकारी हैं, फाइनेंस सेक्रेटरी हैं, आपके मिनिस्टर साहब भी हैं, ट्रांसपोर्ट कमिश्नर भी हैं और एक और किसी का नाम माननीय मंत्री जी ने बताया था। एक बात और उन्होंने कही थी कि अगर हम दूसरा नया बोर्ड बनाते हैं तो इसके माने हैं कि उन अफसरों और मंत्रियों के ऊपर हमें विश्वास नहीं है। फाइनेंस सेक्रेटरी को, आप जानते हैं अध्यक्ष महोदय, कितना काम करना रहता है! हर विभाग का गवर्नमेंट का जितना भी काम होता है, जितनी भी गवर्नमेंट की मांग होती है, उन सबको उसे देखना पड़ता है। तो उसको तो इतनी मुश्किल रहती है कि वह तो हमेशा शिकायत करता है कि हमें कुछ और ऐडीशनल हैन्ड्स दिये जायं जिससे कि वह खुद फाइनेंस के काम को पूरा कर सके, मंत्री जी को तो उद्घाटन से ही फुर्सत नहीं रहती। एक-एक किताब तक का उद्घाटन करने के लिये माननीय मंत्रीगण पहुंचते हैं। अभी-अभी कानपुर में एक किताब का उद्घाटन एक माननीय मंत्री जी ने किया। सुन्दर रेशमी धागे से वह किताब बांधी गई और माननीय मंत्री जी ने उस धागे को उस समारोह में काटा और उसके लिये वह बहुत दूर से सफर करके आये। तो दो-दो, तीन-तीन दिन का वक्त एक एक रेस्ट्रां, एक मामूली होटल का उद्घाटन करने में माननीय मंत्रीगण लगाते हैं और फिर उसके अलावा और बहुत बड़े बड़े काम उनके जिम्मे हैं। दो दो, तीन तीन पोर्टफोलियों एक एक मंत्री के पास हैं। तो फिर सिर्फ ट्रांसपोर्ट कमिश्नर ही बच रहता है, ट्रांसपोर्ट सेक्रेट्री भी नान टेक्निकल आदमी होता है फिर उसको भी अपने और कामों से फुर्सत नहीं रहती। तो इसके माने यह हो जाते हैं कि ट्रांसपोर्ट कमिश्नर ही अकेले उसका मालिक होता है और वही सब कुछ करता है।

माननीय जोरावर वर्मा ने जो संशोधन रखा है उसमें कुछ गैर सरकारी प्रतिनिधियों को भी रखा है, वह अभी स्पष्ट नहीं है, लेकिन अगर माननीय मंत्री जी उसको मान लें तो गैर सरकारी प्रतिनिधि भी उसमें रहेंगे और उसमें लिखा है कुछ विशेषज्ञ लोग भी उसमें रहेंगे। और सरकार ही बोर्ड बनायेगी और उसमें कुछ विशेषज्ञों की सहायता मिल जाय तो क्या हर्ज है? और जितने अफसरान बोर्ड में हैं उनको अपने काम से ही फुरसत नहीं है, तो फिर कौन सी आपत्ति हो सकती है इस बोर्ड को स्वीकार कर लेने में? मैं उनसे कहूंगा कि सरकारी कर्मचारी नेकनियत तो हैं लेकिन उनको फुरसत नहीं है, वह एक परम्परा के अनुसार काम करते हैं। एक अर्जेंट से अर्जेंट फाइल होती है उसमें भी दो-तीन महीने लग जाते हैं। कोई टी० बी० का पेशेंट है लेकिन तीन महीने के बाद भुवाली के सुपरिंटेंडेंट का जवाब आता है कि आप भेज दीजिये चाहे जब तक मरीज मर ही क्यों न जाय। इस तरह से सरकारी और गैर सरकारी लोगों का एक बोर्ड बन जायगा तो मैं समझता हूं कि जनता में जो उदासीनता फैल रही है और जनता कुछ काम नहीं कर सकती है, जो कुछ काम करती है वह सरकार करती है इसलिये कि सरकार जनता के द्वारा चुनी गई है, यह गलत भावना फैल रही है, यह ठीक नहीं है। असल में सरकार ही सब कुछ नहीं कर सकती है। जनता में क्रियात्मक शक्ति यदि उत्पन्न नहीं की जायगी तो यह गाड़ी ज्यादा दिन तक नहीं चल सकती है। इसलिये मैं अन्त में माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जब आपका बोर्ड है ही तो उसमें कुछ गैर सरकारी सदस्यों को लेने में जो कि विशेषज्ञ होंगे क्या आपत्ति हो सकती है, यह मेरी समझ में नहीं आया।

श्री जोरावर वर्मा--आदरणीय अध्यक्ष महोदय, इसके पूर्व कि मैं श्री काटजू और मंत्री जी को जवाब दूं, मैं त्रिपाठी जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने मेरे समर्थन में जवाब देकर बहुत कुछ मेरा भार हल्का कर दिया। माननीय काटजू जी ने कहा कि इसमें सरकारी सदस्य हैं और गैर सरकारी सदस्य भी हैं क्योंकि हमारे मंत्री जी जनता के प्रतिनिधि हैं। इसमें कोई शक नहीं है कि वह चुन कर आये हैं और वह जनता के प्रतिनिधि हो सकते हैं, लेकिन मैं समझता हूं कि जब वह मंत्री हो जाते हैं तो फिर जनता के प्रतिनिधि नहीं रहते हैं बल्कि सरकार के प्रतिनिधि हो जाते हैं और बजाय जनता के समर्थन करने के वह सरकार का समर्थन अधिक करते हैं। क्या मैं उनसे पूछ सकता हूं जैसा कि मैंने कहा था कि जब ट्रांसपोर्ट

डिपार्टमेंट में सरकारी नियंत्रण है तो उसमें गैर सरकारी आदमी दखल नहीं दे सकता है लेकिन यदि मेरे संशोधन को मान लिया जाता है तो उसमें जो गैर सरकारी सदस्य हैं वह इनती बड़ी-बड़ी अनियमिततायें और अपराध बरदाश्त नहीं कर सकते हैं जो इस डिपार्टमेंट में हो रही हैं ? मैं आपकी आज्ञा से माननीय मंत्री जी को बतलाऊं जिनके लिये आपने कहा कि वह जनता के प्रतिनिधि हैं, आडीटर जनरल की रिपोर्ट में साफ लिखा है कि ३८ लाख रुपये का स्टाक खरीद लिया इस आशा में कि बजट में पास हो जायगा। काटजू जी ने कहा कि मंत्री जी जनता के प्रतिनिधि हैं और उस पब्लिक के रुपये का ऐसा खर्च जो किसान और मजदूर जेठ की दोपहरी में अपना पसीना बहाकर एक-एक पैसा जोड़कर करोड़ों रुपया सरकार को देते हैं। हमारी जनता जो कड़ी मेहनत से पैसा जोड़कर सरकार को देती है, उसका हमारा सरकारी अधिकारी वर्ग लाखों और करोड़ों रुपया का अनअथौराइज्ड एक्सपेंडीचर कर दें और बिना किसी हिसाब-किताब के और उनके खिलाफ कोई कार्यवाही न हो, तो क्या यही प्रमाण है कि हमारे मंत्री जी जनता के प्रतिनिधि हैं ? मैं समझता हूं कि वह जनता के प्रतिनिधि तब तक हैं जब तक कि जनता का एक एक पैसा भी नाजायज खर्च न हो और एक-एक पैसे का सदुपयोग हो। लेकिन मैंने .....

श्री अध्यक्ष—मैं समझता हूं कि आप संशोधन पर आ जायं क्योंकि यह बजट का डिस्कशन नहीं हो रहा है।

श्री जोरावर वर्मा—उन्होंने कहा था कि मंत्री जी जनता के प्रतिनिधि हैं तो कम से कम वह इस बात को देखें कि यह जो रुपया खर्च हो रहा है वह ठीक ढंग से हो रहा है या नहीं। माननीय मंत्री जी ने कहा कि जो मिश्रा कमेटी की रिपोर्ट है उसकी कुछ सिफारिशें हमने मान ली हैं और कुछ नहीं मानी हैं। मैंने भी उसे आदि से अन्त तक पढ़ा है और मैं उनका बड़ा कृतज्ञ होता अगर वे एक भी बात उस कमेटी की रिपोर्ट से पढ़ कर बता देते कि हमने जो बिल बनाया है उसमें उनकी फलां-फलां बातों को माना है। मैंने जहां तक पढ़ा है, मैं समझता हूं कि शायद एक फीसदी भी कोई बात उनकी नहीं मानी गयी है। जब इस प्रकार की कमेटी बिठाई है, उस पर रुपया खर्च किया जाता है तो उसका कुछ न कुछ सदुपयोग तो होना ही चाहिये। जनता का मुंह बन्द करने के लिये कमेटी बिठा दी, लेकिन अगर रेकमेंडेशन फेवर में न दी तो इतना अधिकार तो है ही कि जो चाहे सो किया।

फिर माननीय मंत्री जी ने बताया कि बोर्ड बना हुआ है। मैं समझता हूं कि अगर बोर्ड में कुछ असरकारी लोग भी होते तो ये अनियमिततायें न होतीं और ट्रांसपोर्ट का काम अच्छे ढंग से चलता। वैसे तो मुझे मालूम है कि रीजन्स में भी ऐडवाइजरी बोर्ड्स हैं लेकिन उनकी क्या कीमत होती है यह सब को विदित है। मेरा मतलब यही था कि अगर अर्द्ध-सरकारी व्यवस्था होगी तो अच्छा होगा, वह जनता और सरकारी वर्ग दोनों का सहयोग प्राप्त करेगा। इन बातों के साथ मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि वह फिर से इस बात पर गौर करें और कमेटी के जो रेकमेंडेशन हैं, उनको मानने की कृपा करें।

श्री हुकुमसिंह—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं अपने मित्र जोरावर वर्मा को बतला देना चाहता हूं कि जो मौजूदा बोर्ड है जिसमें कि मंत्री ट्रांसपोर्ट अध्यक्ष हैं तो उनके अध्यक्ष होने और बोर्ड में रहने की वजह से जनता को पूरा-पूरा इत्मीनान है कि उसके पैसे का किसी तरह से अपव्यय नहीं हो सकता।

श्री रामनारायण त्रिपाठी—अब ऐसी दलील के सामने तो हम लोग लाजवाब हैं।

श्री हुकुमसिंह—ऐसी दलील ही है यह कि आप लाजवाब हों। आप मजबूर होते हैं तो ठीक मजबूर होते हैं। मेरे मित्र रामनारायण त्रिपाठी जी ने फरमाया कि मंत्रीगण उद्घाटन करते हैं। अगर यह बात आपको पसन्द नहीं है, तो हम इस पर सोचेंगे, लेकिन उद्घाटन के बजाय जो आप लोग विघटन करने का प्रयास किया करते हैं अगर आप अपना यह

[श्री हुकुमसिंह]

प्रयास खत्म कर दें तो हम लोग उद्घाटन का प्रयास भी खत्म कर दें। लेकिन मुझे आपके इस विघटन करने के प्रयास से जरा भी तकलीफ नहीं है, वह रास्ता गलत है, आप उस पर जाइये। उद्घाटन तो एक ऐसी चीज है कि कहीं नुमाइश हो, उद्घाटन कर दिया जाय, कहीं शिक्षाप्रद बातें होती हों तो उससे बहुत से लोगों को जानकारी होती है। आप विघटन करते रहें, हमारे उसमें हस्तक्षेप करने की कोई बात नहीं है। अगर कभी खुदा न खास्ता इधर आये तो आप भी यही काम करेंगे, मुझे यकीन कामिल है।

जहां तक इस तरमीम का ताल्लुक है इसके बारे में मैंने पहले अर्ज किया कि इसके मानने से हमारे रास्ते में बड़ी दिक्कतें आयेंगी। जैसे काटजू साहब ने कहा कि वह स्टेज खत्म हो गयी। आगे चल कर जब हम देखेंगे तो अगर ठीक समझेंगे तो कार्पोरेशन को कायम करेंगे। उसके लिये सेंट्रल ऐक्ट भी मौजूद है, लेकिन फ़िलहाल जिस रास्ते पर चल कर हमने कामयाबी हासिल की है, उस रास्ते को हम छोड़ना नहीं चाहते और अगर यह तरमीम मान लें तो उससे बजाय फायदा होने के हमारे रास्ते में रुकावट पड़ेगी। इस वजह से मैं इसका विरोध करने को मजबूर हूं।

श्री अध्यक्ष—प्रश्न यह है कि खंड ३ को निम्नलिखित रूप में रख दिया जाय :—

"३—(१) यदि राज्य सरकार के मतानुसार सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुदक्ष पथ-परिवनन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा एक बोर्ड की स्थापना करेगी। यह बोर्ड सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा प्रकाशित करके प्रस्थापित कर सकता है कि किसी ऐसे मार्ग पर या इसके किसी भाग में जो निर्दिष्ट किया जाय, साधारणतः अथवा किसी वर्ग विशेष की पथ-परिवहन सेवायें इस अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार केवल राज्य सरकार की ओर से बोर्ड द्वारा ही अथवा रेलवे के सहयोग से अथवा बोर्ड द्वारा अथवा अंशतः बोर्ड द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित (run and operated) होगा।

(२) उपधारा (१) के अधीन सरकारी गजट में विज्ञप्ति द्वारा संगठित किये हुये बोर्ड में निम्नलिखित होंगे :

(क) तीन असरकारी सदस्य, जो अर्थ, प्रशासन, श्रम समस्याओं और उद्योग में विज्ञ हों।

(ख) रेलवे का एक प्रतिनिधि।

(ग) राज्य का अर्थ-सचिव (Finance Secretary of the State Government)।

(घ) ट्रांसपोर्ट-कमिश्नर जो पदेन बोर्ड का मंत्री (Secretary) होगा।

(ङ) एक अन्य सरकारी अथवा असरकारी सदस्य जो प्रादेशिक परिवहन समस्याओं में विज्ञ हो।

(३) उपधारा (१) के अधीन विज्ञप्ति उसमें वर्णित तथ्यों (facts) के विषय में निश्चायक साक्ष (Conclusive evidence) होगी।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

*श्री गेंदा सिंह (जिला देवरिया)—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से यह संशोधन करना चाहता हूं कि खंड ३ के उपखंड (१) के अन्त में निम्नलिखित शब्द बढ़ा दिये जायं :—

"परन्तु प्रतिबन्ध यह होगा कि इस प्रकार के पथ परिवहन सेवाओं में लगे हुये व्यक्तियों को जो पारिश्रमिक मिलेगा उसमें एक और तेरह अर्थात् तेरह गुना से अधिक का अन्तर नहीं रहेगा तथा किसी भी दशा में रेल के किराये से अधिक किराया यात्रियों से नहीं लिया जायगा।"

अध्यक्ष महोदय, मैं इसमें यह संशोधन करना चाहता हूं कि जो पहले १३ था उसके स्थान पर १० कर दे रहा हूं।

श्री जोरावर वर्मा—अध्यक्ष महोदय, मेरा संशोधन इसी प्रकार का था।

श्री अध्यक्ष—उन्हें खत्म करने दीजिये।

श्री गेंदा सिंह—अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हूं कि इस संशोधन पर मुझे.....

श्री जोरावर वर्मा—उसके बाद मेरा एक संशोधन है कि सर्विसेज में एक और दस के अनुपात से वेतन हो। उनका था एक और तेरह। तो अगर उनका संशोधन मान लिया जाता है तो मेरा संशोधन तो खत्म हो जाता है।

श्री अध्यक्ष—वह उन्होंने एक से दस कर दिया।

श्री जोरावर वर्मा—मेरा चूंकि पहले से आ गया है इसलिये मैं समझता हूं कि जो मेरा संशोधन है उस ढंग से उनका संशोधन नहीं आ सका।

श्री अध्यक्ष—वह पेश कर चुके।

श्री गेंदासिंह—अध्यक्ष महोदय, इस संबंधमें हमें सरकारसे यह निवेदन करना है, कि सरकार ने जो अपनी एक नीति की घोषणा की है अब की मरतबा बजट को पेश करते हुये, उसमें बहुत स्पष्ट कहा है कि वह वेतन के अन्दर विषमता मिटाने के लिये कटिबद्ध है। उसका इरादा ऐसा है और निम्न स्तर के कर्मचारियों के वेतन को बढ़ाते हुये सिर्फ अपना इरादा ही जाहिर नहीं किया बल्कि यह भी कहा कि अब हम एक और १३ का फर्क रखना चाहते हैं और वह फर्क उन्होंने बताया भी। एक और तेरह का फर्क मुझे कुछ ज्यादा लगा इसलिये मैंने दस के लिये आग्रह किया है। सरकारी नौकरियों में तो यह अनुपात कायम करने में, शीघ्र ही कायम करने में कुछ कठिनाइयां हैं। उन कठिनाइयों को मैं कठिनाइयां समझता नहीं हूं, इसलिये कि सरकार एक बार नहीं अनेक बार यह कह चुकी है और मेरी भी ऐसी धारणा है कि जो अंग्रेजों के सुलहनामे के बल पर अधिक वेतन लेना चाहते हैं यह उनके लिये एक अपमान की बात है। अंग्रेजी राज्य में अधिक वेतन मिलता था इसमें कोई शक नहीं है। अंग्रेज जब गये तो उनके लिये एक सुविधा जो राष्ट्रीय कांग्रेस थी उससे वह दिलाते गये। हमारे उन नौकरों को जो नौकर अधिक वेतन या सुविधा पाते थे उनको वह पहले जैसी सुविधा देते रहेंगे। लेकिन मैं ऐसा समझता हूं कि यहां पर इसका स्मरण दिलाना, उन अधिकारियों के हक में और अपनी सरकार की मर्यादा के विरुद्ध समझता हूं क्योंकि जितने हम राष्ट्र प्रेमी हैं उतने ही हमारे अधिकारी हैं। यदि राष्ट्र को इस बात की आवश्यकता हो कि वेतन का अन्तर मिटाया जाय तो जो हमारे आज देश के शासक हैं जिनको देश के अपने बहुमत ने चुन करके सरकार बनाने का आदेश दिया है अगर उनकी यह इच्छा हो कि इस अन्तर को मिटाया जाय तो मैं समझता हूं कि हमारे जो पुरानी अंग्रेज सरकार के जमाने के नौकरी करने वाले लोग थे उनको इस वरडिक्ट का आदर करना चाहिये। मेरा ऐसा विश्वास है कि लोग इसका आदर करेंगे। फिर अगर इसमें कुछ

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री गेंदा सिंह]

कठिनाई हो तो मैं उसकी चर्चा यहां पर नहीं करता। मैं तो कहता हूं कि कहीं से भी इसका श्री गणेश तो हो। एक और दस के अनुपात की शुरुआत भी तो कहीं से हो और यह शुरुआत का बहुत अच्छा शुभ मुहूर्त है कि जहां पर हम एक व्यवसाय को राष्ट्रीयकरण कर रहे हैं वहां से हम इसका प्रारम्भ करें। राष्ट्रीयकरण की परिभाषा में मैं जाना नहीं चाहता हूं। हम जानते हैं कि हमारे माननीय सदस्य और माननीय मंत्री जी राष्ट्रीयकरण की परिभाषा को समझते हैं। मैं तो इसको पंडितों पर ही छोड़ता हूं और जो पोलिटिकल साइन्स और इकानामिक साइन्स के पंडित हैं, वह इसका निर्णय करें। मैं केवल इतना कहूंगा कि हम चाहते यह हैं कि जो आपस में मनुष्य-मनुष्य में विषमता है वह कम की जाय। एक आदमी बहुत आमदनी वाला है और एक आदमी छोटी आमदनी वाला है इसकी जो विषमता है उसको कम किया जाय ताकि दोनों को एक जगह लाने में सफल हो सकें। जो हम श्रेणी विहीन समाज की कल्पना करते हैं उस श्रेणी विहीन समाज के लिये उस कल्पना को सक्रिय रूप देने के लिये एक कदम उठायें। वह इस तरह से उठा सकते हैं कि आज जो रोडवेज व्यवसाय का राष्ट्रीयकरण किया जा रहा है या उसको सरकार के हाथ में देने जा रहे हैं उसमें हम दोनों में भेद जरूर करते हैं लेकिन उस भेद को मिटाने के लिये हम यह कह रहे हैं कि हमारे इस संशोधन को मान लिया जाय। इससे इस सरकारीकरण और राष्ट्रीयकरण का भेद काफी हद तक मिट जायगा। हमारा संशोधन बहुत स्पष्ट है कि जो निम्नवर्ग के कर्मचारी हैं और इस रोडवेज की सेवा करने वाले हैं उनको जो वेतन मिले, वह उन अधिक वेतन वालों से इतनी विषमता का न हो जो एक और दस से ज्यादा का अन्तर वाला हो।

अध्यक्ष महोदय, मैं बहुत अच्छी तरह से विश्वास के साथ इस बात को नहीं कह सकता लेकिन माननीय मंत्री जी और उनके अफसरों पर इस बात को छोड़ता हूं। मेरी जहां तक जानकारी है यूनाइटेड स्टेट्स आफ अमेरिका में जो कि एक बड़ा पूंजीपति देश है उस देश में भी शायद एक और दस का अनुपात वेतन में है। कुछ और मुल्कों में कुछ ज्यादा का है लेकिन यूनाइटेड स्टेट्स आफ अमेरिका में ऐसा है। हमारा यह गरीब मुल्क है। अगर इस गरीब मुल्क में जो रोज मेहनत करते हैं और श्रम करके व्यवसाय की रक्षा करते हैं, उनको यह विश्वास दिलाना है कि जो कुछ उत्पादन करते हैं उस उत्पादन का ज्यादा हिस्सा उनके पास आता है और उसके कमाने वाले लोग दुरुपयोग नहीं करते हैं और वह दूसरों के पास नहीं जाता है, तो मैं समझता हूं कि उनमें एक विश्वास पैदा होगा, और पूंजीपति सिर्फ इसीलिये नहीं होगा कि वह धन कमाये, बल्कि जो दूसरे की गाड़ियों में सफर करते हैं, सामान ढोते हैं, उनका भी खयाल रखे। इस तरह से वे लोग भी गाड़ियों को अपनी संपत्ति समझेंगे और मुसाफिर भी अपने को मालिक समझेंगे। गाड़ी पर काम करने वाले सामान को अपने दोस्तों का सामान समझेंगे। वे लापरवाही नहीं कर सकते। अगर वे लापरवाही नहीं करते हैं तो सरकार की इसमें प्रतिष्ठा बढ़ती है और अगर सरकार की प्रतिष्ठा बढ़ती है तो रोडवेज की आमदनी बढ़ती है।

अध्यक्ष महोदय, मैं सरकार का ध्यान दो-तीन बातों की तरफ दिलाना चाहता हूं। जब सरकार ने इस विधेयक में नेशनलाइजेशन की व्यवस्था की तो यह अधिक अच्छा होता अगर वह उन लोगों की भी कुछ व्यवस्था करती जो वहां काम करते हैं लेकिन मुझे अफसोस है कि इस विधेयक में कहीं भी इसकी गुंजाइश नहीं है। आज रोडवेज में ७ हजार आदमी काम कर रहे हैं, लेकिन बहुत थोड़े ऐसे हैं, जिनको सरकार की नीति से शिकायत नहीं है। लेकिन सरकार को इसकी खबर नहीं है। मैं उनको खबर दे रहा हूं। आज बरेली में जो हड़ताल हुई है उसमें ११२ आदमी जेल में जा चुके हैं बहुत से बरखास्त हो गये हैं....

श्री अध्यक्ष—मैं समझता हूं कि यह असंगत हो रहा है।

श्री गेंदा सिंह—मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि विधेयक में इस बात की गुंजाइश होनी चाहिये।

श्री अध्यक्ष—आपका संशोधन ऐसा नहीं है। आप भाषण को अपने संशोधन तक ही सीमित रखिये।

श्री गेंदा सिंह—मैं तनख्वाहों के सिलसिले में सरकार का ध्यान जरूर दिला देना चाहता हूं। अगर माननीय मंत्री जी जैसा कि वह कह रहे हैं उतनी तनख्वाह बढ़ाने के लिये तैयार हैं और अगर वे १ और १० के अनुपात को ऐलान कर दें तो मैं बीच में ही बैठ सकता हूं।

श्री हुकुमसिंह—आपके बैठने के बाद ही मैं कुछ कह सकता हूं।

श्री गेंदा सिंह—तो फिर मैं उनसे और भी दरख्वास्त कर दूं जिससे उनको और भी सोचने का सामान मिल जाय और अगर उनको कुछ सामान मिल जायगा तो वे सोच सकेंगे। तनख्वाहों के सिलसिले में मुझे यह कहना है कि सारे भारतवर्ष में ट्रांसपोर्ट कंपनियां हैं और कुछ स्टेट्स ऐसी भी हैं जो हमारे यहां से ज्यादा तनख्वाह अपने मुलाजिमान को देती हैं। बम्बई में, अध्यक्ष महोदय, हमारे यहां से ज्यादा तनख्वाह मिलती है। हमारे यहां की तनख़्वाहों में जो निम्नतम कंडक्टर्स और ड्राइवर्स को मिलता है वह ४५ रु० है और २० रुपया मंहगाई का मिलता है, शहरों में मंहगाई कुछ ज्यादा है। कंडक्टर को तनख्वाह ४५ रु०, शहरों में मंहगाई २० रुपया और देहात में कुछ कम है। क्लीनर को २२ रुपया वेतन और २५ रुपया डियरनेस मिलता है।

श्री हुकुमसिंह—अध्यक्ष महोदय, इसका तरमीम से क्या ताल्लुक है ?

श्री अध्यक्ष—मालूम होता है वह दस गुना की बात कह रहे हैं, ऊपर की श्रेणी वालों की बात वे फिर बाद में शायद बतायें।

श्री गेंदा सिंह—लेकिन बंगाल में ड्राइवर को ६० और ३५ रुपया, कंडक्टर को ५० और २५ रुपया और क्लीनर को ३० और २३ रुपया मिलता है। हैदराबाद में ७० और ४५ रुपया ड्राइवर को, ४७ और ३५ कंडक्टर को तथा ३६ और ३५ क्लीनर को मिलता है। पंजाब में ड्राइवर को ८० और ३५ रुपया कंडक्टर को ५० और २५ रुपया मिलता है। हिमाचल प्रदेश में ड्राइवर का इनिशिअल पे ८० रुपया है और ३५ रु० डियरनेस एलाउन्स है, कंडक्टर को ५० रु० पे और २५ रु० डियरनेस एलाउन्स मिलता है। क्लीनर्स को कुछ हमारे यहां से जरूर वहां पर थोड़ा सा कम है। तो हम उत्तर प्रदेश की सरकार से यह कहना चाहते हैं कि वह किसी सरकार से आर्थिक मामले में कमजोर तो है नहीं। यह भी नहीं कहा जा सकता है कि हमारे उत्तर प्रदेश की रोडवेज डिपार्टमेंट ने दूसरी जगह की रोडवेज डिपार्टमेंट से नामाकूल काम किया है। मैं इस बात को मानता हूं कि उसने माकूल काम किया है तो हमें इस बात का पुरस्कार देना चाहिये, चाहे हिमाचल प्रदेश हो, चाहे बम्बई हो या देहली हो या पंजाब हो, उनसे कम तनख्वाह हम न दें। अब वही चीज, माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह दरख्वास्त करूंगा कि वे ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के वेतनों की तरफ भी ध्यान दें। ट्रांसपोर्ट कमिश्नर सिर्फ तेरह गुना ही नहीं बल्कि इससे बहुत ऊंची तनख्वाह पाते हैं। फिर उसके बाद जनरल मैनेजर रोडवेज आते हैं। जनरल मैनेजर जो रोडवेज के आते हैं, अध्यक्ष महोदय, मैं यह भी कहूं कि इस नेशनलाइजेशन के सिलसिले में तो हम यह कहेंगे कि इसमें किफायतसारी का ध्यान भी होना चाहिये, मितव्ययता कम से कम हो। मितव्ययता के सिलसिले में मैं यह कहना चाहती हूं कि व्यर्थ का यह दर्जा है जनरल मैनेजर लोगों का। इनमें किसी को तो १,००० रु०, किसी को १,२०० रु० और किसी को ८०० रु० महीने तनख्वाह दी जाती है और ये हमारे सूबे में ७ रीजन में फैले हुये हैं, जो रोडवेज के जनरल मैनेजर हैं।

श्री अध्यक्ष—फिर आप असंगत हो रहे हैं। यह तो बजट पर डिस्कशन होने लगा। आप सिर्फ संशोधन तक ही अपने को सीमित रखें।

श्री गेंदासिंह—हम तो अध्यक्ष महोदय, यह बतलाना चाहते हैं कि किफायतसारी हो सकती है और एक दस का हिसाब-किताब बैठाया जा सकता है उसकी तरफ अध्यक्ष महोदय, मैंने तो एक संकेत किया और संभवतः सरकार उस तरफ भी अपनी परेशानी बतलायेगी कि जो एक और दस का अन्तर पड़ता है, उसमें उसको क्या कठिनाई पड़ती है और उसके बाद शायद आप मुझे इजाजत देंगे कि उस वक्त हम सरकार को समझा सकें। क्योंकि हो सकता है कि माननीय मंत्री जी इसमें अपनी कुछ कठिनाइयां बतलावें, इस वक्त मैं उसको छोड़ देता हूं। लेकिन उसी के साथ-साथ मैं जरूर कहना चाहता हूं कि दूसरे देशों में जो पथ-परिवहन सेवा में काम करने वाले हैं उनकी तरफ जरूर सरकार का ध्यान जाना चाहिये। जो सारे संसार का लेबर आर्गनाइजेशन है और वह कभी-कभी अपना सम्मेलन भी करता है, जिसका नाम इंटरनेशनल लेबर आर्गनाइजेशन है उसकी ओर सरकार का ध्यान जाना चाहिये। उसमें कहा गया है कि हिन्दुस्तान में सबसे अधिक काम इन छोटे कर्मचारियों से लिया जाता है और दूसरे मुल्कों की बात मैं इसलिये कहना चाहता हूं कि उनमें जो १ और १० का अन्तर है वही यहां भी होना चाहिये। इसलिये कि उन्हीं से जो और देशों में काम लेने के घंटे हैं, उसके मुकाबले में समूचे संसार से अधिक काम हिन्दुस्तान में लिया जाता है जो ५५ घंटा है। उसमें तो जो लिखा है वह लिखा ही है कि हिन्दुस्तान में सप्ताह में ५५ घंटे काम लिया जाता है और कई मुल्कों में ४० घंटे का सप्ताह माना जाता है। फ्रांस, स्वीट्जरलैन्ड आदि कई मुल्कों में ४० घंटे का सप्ताह माना जाता है, जब कि हमारे मुल्क में ५४ घंटे का सप्ताह माना जाता है। ड्राइवर, कंडक्टर और क्लीनर्स बेचारे सुबह साढ़े ७ बजे काम पर जाते हैं और ८ बजे रात में घर पर आते हैं। इस तरह से उनको १२, १३ घंटे काम करना पड़ता है लेकिन उसके हिसाब से उसको पर्याप्त वेतन नहीं दिया जाता है। मैं अर्ज करता हूं कि ओवरटाइम जो मिलता है उसकी भी सीमा होती है वह भी यहां नहीं दिया जाता है। उस ओवरटाइम की काम कराने की सीमा होती है और उनको निर्धारित पैसा उसके लिए दिया जाता है। मैं माननीय व्रजभूषण जी से कहूंगा कि वह जरा दूसरे सूबे के बारे में जानकारी रखें और उनसे अपने सूबे के बारे में तुलना करें कि वह लोग कितना रुपया ओवरटाइम का देते हैं और आपके यहां क्या दिया जाता है। मैंने मिलान कर लिया है और मैं दावे के साथ कह सकता हूं कि यहां सब से कम पैसा दूसरे सूबों के और मुल्कों के मुकाबले में, दिया जाता है. और अगर ऐसा नहीं है तो मैं चेलेन्ज करता हूं कि बताया जाय कि इस सूबे में कौन सी अधिक सुविधा इन कर्मचारियों को दी जाती है। इसलिये सारा झगड़ा ही खत्म हो जाय कि हम अगर मिनिमम वेज एक रुपया दें और अपने बड़े से बड़े अफसर को १० रुपए से अधिक न दें। अब सवाल यह है कि हम किस को क्या दें, इसका फैसला क्या हो, बहुत से डिसप्यूट्स तो खड़े ही होते रहते हैं, मैं उन के बारे में कुछ नहीं कहता और १ और १० के बीच में भी झगड़ा हो सकता है। फिर सवाल यह है कि उसका निर्णय कैसे हो। आपसी झगड़े के निबटारे की कोई एजेंसी होनी चाहिये। कहा जा सकता है कि वेतन के बारे में ऐसी बात कही जा सकती है लेकिन जो कुछ सब मिलाकर हम देते हैं वह करीब-करीब १ : १० में आ जाता है। कह सकते हैं कि टायर घिसने पर इनाम देते हैं, या केरियर का नेकनामी पर इनाम देते हैं, लेकिन सवाल यह है कि इसका हिसाब-किताब कैसे साफ हो। उसको तो वह स्वयं समझ सकते हैं कि हम उनको इतना-इतना रुपया देते हैं और उससे वह १:१० का अनुपात पूरा हो जाता है। इसलिए आवश्यक है कि उन लोगों की यूनियनें बनाई जायं और उनको कांफिडेंस में लिया जाय.....

श्री अध्यक्ष—दुनिया भर की परिक्रमा करके आप फिर कहीं १ : १० की बात पर आते हैं।

श्री गेंदासिंह—सरकार की यदि एक घोषित नीति है तो सरकार उसकी रक्षा करे। १ : १० और १ : १३ में कोई अन्तर नहीं है। मैंने अपने संशोधन में केवल

१ : १० का ही अन्तर रखा है। अगर सरकार ने यह ऐलान किया था तो उसको अपने एक्शन से उसको पूरा करना चाहिए लेकिन उस ऐलान के ऊपर सरकार की सिनसियेरिटी नहीं मालूम होती, अगर वह ऐक्शन के जरिये से अपने ऐलान पर पूरी उतरे तो मुझ जैसे सोशलिस्ट को भी बहुत प्रसन्नता होगी जो कि १ : १० के अनुपात में विश्वास करता है। जो कुछ भी कांग्रेस के अवाड़ी सेशन में समाजवाद की तरफ इशारा हुआ है या इस सरकार को समाजवाद को समझने का मौका मिला है उसको, इस सरकार को चाहिये कि वह ऐक्शन में लाकर दिखावे, अगर वह सिद्ध कर सके कि वह उसको कार्य-रूप में लाना चाहती है तो शायद सबसे अधिक खुशी मुझे होगी।

श्री अध्यक्ष (श्री जोरावर वर्मा से)—क्या आप संशोधन पर संशोधन पेश करना चाहते हैं?

श्री जोरावर वर्मा—मेरे संशोधन को गेंदा सिंह जी ने खुद ही अपने में ले लिया है। अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय गेंदा सिंह जी का बड़ा आभारी हूं कि उन्होंने १ : १३ के अनुपात को हटाकर मेरे १ : १० के अनुपात को स्वीकार किया। आज तक तो उन्होंने १ : १० की बात ही कही थी लेकिन पता नहीं क्यों उन्होंने १ : १३ की बात अपने संशोधन में रखी थी, लेकिन अब मैं उनका आभारी हूं कि उन्होंने अपने संशोधन में ही मेरे संशोधन को इस तरह से इनकारपोरेट कर लिया। जो संशोधन माननीय गेंदा सिंह जी ने अभी सदन के सामने रखा है उसका मैं समर्थन करना चाहता हूं। यह तो सब जानते हैं कि जो पुरानी व्यवस्था थी वह तो हाई कोर्ट द्वारा खत्म कर दी गई है। मैं समझता हूं कि जिस तरह से मोटर मालिकों को कम्पेनसेट करने की व्यवस्था की गई है उसी तरह से छोटे कर्मचारियों को भी कम्पेनसेट करने की कृपा करें। अगर आप गौर से देखें तो चपरासी या छोटे कर्मचारी को जिसे आप १२ रुपये से आठ आना साल देकर ३० रुपये तक ले जाते हैं उसके मुकाबले में जो आप अपने रीजनल डायरेक्टर्स या मैनेजर्स को देते हैं जिनको सब मिला कर ५०० रुपये मिलते हैं तो उन दोनों में १ : २२ का अनुपात आता है। मैं समझता हूं कि इस तरह की सरकार की पालिसी नहीं होनी चाहिये बल्कि उसकी जो डिक्लेयर्ड पालिसी है उसके मुताबिक उसे अमल करना चाहिये। इसको अगर देखा जाय तो १ और ४० का अनुपात होता है, तो पता नहीं है कि हमारी सरकार जो है उसकी नीति यह क्यों है कि बिगनिंग में तनख्वाह में इतना जो अन्तर है और वह आगे चल कर ज्यों ज्यों वेतन बढ़ता जाता है कि इतना अन्तर ज्यादा होता जाता है बजाय इसके कि तनख्वाहों में उतना ही अन्तर रहता।

इसके अतिरिक्त एक बात और है। जिस समय यह बस सर्विस चली थी उस समय ड्राइवर की तनख्वाह ५० रुपये थी और बीच में पता नहीं क्यों किस वजह से उसकी तनख्वाह ४५ रुपये कर दी गई और अब इस समय जो प्रेजेन्ट स्केल है वह ४० रुपये है। यह समझ में नहीं आया कि ड्राइवर जो बस संचालन में सब से अधिक काम करते हैं और जिस पर ४० और ५० व्यक्तियों के जीवन की जिम्मेदारी है, उसको क्यों इतनी कम तनख्वाह दी जाती है और फिर जो उस समय दिया गया था उसको क्यों घटा दिया गया। मैं समझता हूं कि इनकी तनख्वाह कम से कम ६० रुपये होनी चाहिये। इसी तरह से जो कन्डक्टर्स हैं उनको तनख्वाह पहले ४० रुपया मिलती थी। अब घटा कर ३५ रुपये कर दी गई है। पहले कन्डक्टर के लिये यह भी नहीं था कि वह सामान नीचे से उठाकर ऊपर रखे और ऊपर से नीचे उतारे। लेकिन अब, जब यह ऐडीशनल काम उनको दिया गया तो बजाय इसके कि उनको कुछ और वेतन दिया जाय उसको घटा कर ३५ रुपये कर दिया गया। इससे यह मालूम होता है कि इस सरकार में जितना जो काम करे, जो जितनी मेहनत से काम करे उसकी तनख्वाह उसी अनुपात से घटती जाय! तो जिस कमेटी का जिक्र आपके सामने हुआ जो सन् ४९ में बैठी थी उसने चीफ मिकैनिकल इंजीनियर की तनख्वाह डेढ़ हजार रुपये मासिक रिकमेंड की थी लेकिन जहां तक मुझे मालूम है कि वह दो हजार रुपये मासिक के करीब पाता है। इस तरह से इतना बड़ा अन्तर डिपार्टमेंट की तनख्वाहों में कर दिया

[श्री जोरावर वर्मा]

गया है, यह मेरी समझ में नहीं आता है। हमारे वित्त मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में यह घोषणा की है कि दो रुपये छोटे कर्मचारियों के वेतन में बढ़ा दिये गये हैं और यह भी हुआ है कि सौ रुपये से कम वेतन पाने वालों के आधे डी० ए० (महंगाई) को उनके वेतन में शामिल कर दिया गया है। इसमें ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट वालों का भी हिसाब होगा, उसमें तो मुझे कुछ कहना नहीं है लेकिन इस समय अगर देखा जाय तो उनको दो ही रुपये का लाभ होगा। जिस समय डी० ए० बन्द होगा उस समय तो पे में लाभ होगा लेकिन इस समय कोई विशेष अन्तर नहीं है। तो जहां तक इस सिद्धान्त की बात है कि सर्मथिंग इज बैटर दैन नथिंग, तो इस हिसाब से बहुत अच्छा है कि कुछ न कुछ हुआ तो, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से कहूंगा कि जो संशोधन माननीय गेंदा सिंह जी ने १ और १० का अनुपात रखा है उस पर वे गौर करेंगे क्योंकि अब हम स्वतंत्र भी हो गये हैं और जो बात पहले कह दी जाती थी कि चूंकि आई० सी० एस० और बड़े-बड़े अधिकारी जो सरकार के हैं उनके बारे में सरकार से लिखा-पढ़ी हो गई है, कांस्टीटयूशन में लिखा हुआ है और हम बंधे हुये हैं। लेकिन अब यहां तो वह विदेशों से लिखा-पढ़ी की बात नहीं है।

अब हमारी सरकार है और इसलिये सरकारी नौकरों को, हर आदमी को कम से कम इतनी तनख्वाह मिले कि वह अपना भरणपोषण कर सके और अपने बच्चों का भी कर सके। आप खुद यह सोच लें कि अगर २५ रुपये आप किसी को दें तो कानपुर और लखनऊ जैसे शहरों में रह कर वह क्या करेगा उन २५ रुपयों में। वह खुद क्या खायेगा, बालबच्चों को क्या खिलायेगा और सरकार का आन्दोलन चल रहा है कि पढ़ाओ, लिखाओ और अगर वह बेचारा पढ़ाये-लिखाये तो कहां से ? मैं समझता हूं कि सरकार समाज की उन्नति की बड़ी-बड़ी स्कीमें बना रही है, पंचवर्षीय योजनायें बना रही हैं, लेकिन उसके पहले इन छोटी-छोटी बातों पर ध्यान देना है और अगर वह ध्यान नहीं देती है तो इस बड़ी-बड़ी योजनाओं का कोई महत्व भी नहीं रह जाता है। यह मैं दोहराना नहीं चाहता हूं कि उनका मतलब उन्हीं लोगों के लिये है जो छोटी तनख्वाह वाले हैं या बड़ी बड़ी तनख्वाह वालों के लिये भी है। सचमुच माननीय मंत्री जी यह चाहते हैं कि प्रत्येक व्यक्ति को उन योजनाओं से लाभ हो तो जो छोटी-छोटी तनख्वाह पाने वाले हैं उनको उतना वेतन दिया जाय कि जो बड़ा वेतन पाने वाले आदमी हैं उसका १/१० हिस्सा हो, ताकि वे बालबच्चों का गुजर कर सकें, सूटेड-बूटेड न रह सकें तो कम से कम साफ कपड़ा तो पहन सकें, खाना खा सकें और राष्ट्रीय और मानव समाज की सेवा कर सकें। उसे उतना भी न देना उसको धीरे-धीरे मारना है। एक फिलासफर ने कहा है कि न्यूनतम वेतन देना, खाना न देना, यह उस आदमी से गुरुतर अपराध है जो किसी को गोली से या डंडे से मार दे और उसके साथ न्याय करता है क्योंकि उसको तड़प-तड़प कर मरने की यातनाएं सहन नहीं करनी पड़तीं। इस तरह से तड़पाने और जीवन को खत्म करने का जो प्रयास है उसे रोकने का प्रयास करना सरकार का काम है। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी इस अन्तर को खत्म करने की कोशिश करेंगे।

श्री हुकुमसिंह—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं...

श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य (जिला जौनपुर)—माननीय अध्यक्ष महोदय, जब और मेम्बरान खड़े हों तो उनको पहले अवसर मिलना चाहिये।

श्री अध्यक्ष—आप बाद में बोल सकते हैं।

श्री हुकुमसिंह—कब्ल इसके कि मैं कुछ जवाब दूं मैं अपनी खामियों को बतला देना चाहता हूं। मैं न अमेरिका गया, न स्वीटजरलैण्ड गया और न इसके बारे में ज्यादा जानकारी है लेकिन मैं इतना कह देना चाहता हूं कि रोम एक दिन में नहीं बना था, अमेरिका एक दिन में नहीं बना था। जहां तक इस अमेंडमेंट का सम्बन्ध है, मैं तो यह समझता

हूं कि इसकी प्रोपागंडा वैल्यू बहुत है और कानूनी वैल्यू धेला भर भी नहीं है। मैं लम्बी तकरीर नहीं दूंगा, जितना समय जोरावर वर्मा और गेंदा सिंह जी ने लिया उसका दशांश भी नहीं लूंगा।

श्री जोरावर वर्मा—क्योंकि आप जवाब नहीं दे सकते।

श्री हुकुमसिंह—नहीं, ये ऐसी बातें हैं जिनका जवाब बजट के समय में माकूल तौर पर दिया जा सकता है। इस सदन का अमूल्य समय इसका जवाब देने के लिये, मैं नहीं ले सकता। हमारी सरकार ने शुरू कर दिया जिसकी बजट स्पीच में घोषणा है। क्या इसके लिये कोई कानून की जरूरत थी, किसी विधेयक में यह बात रक्खी गई कि २ रुपया बढ़ा कर १ और १३ का औसत कर दिया जाय। यह वैसे ही हो सकता था और बजट में इसको बढ़ा दिया गया है, लिहाजा यह बिल्कुल अनावश्यक है, इसकी जरूरत नहीं है। लिहाजा मैं इसे स्वीकार नहीं कर सकता।

दूसरी चीज मुझे खुशी है कि रेलवे के किराये से कम न हो या ज्यादा न हो, इसके बारे में गेंदा सिंह जी ने एक भी लफ्ज नहीं कहा और उसका प्रभाव मुझ पर यह पड़ा कि वे उस हिस्से को प्रेस नहीं करना चाहते, नहीं तो ताईद में कुछ न कुछ जरूर कहते। मैं वर्मा जी और गेंदा सिंह जी दोनों की तरमीमों की मुखालिफत करता हूं।

*श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य—माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं कोई ज्यादा समय नहीं लेना चाहता लेकिन मैं एक बात की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह बिल्कुल सत्य है कि सरकार ऐसी परिस्थिति में नहीं है कि तनख्वाहें जो ज्यादा हैं उनको घटा दे या जो तनख्वाहें कम हैं उनको इतना बढ़ा दे कि अन्तर १ और १० का ही रह जाय। लेकिन मैं, नम्रतापूर्वक, यह जरूर निवेदन करना चाहता हूं कि यह विषय कि किसकी कितनी तनख्वाह हो, ४० से ६० की जाय, यह इतना अहम नहीं है, जितना कि यह जरूरी है कि हमारी नई सामाजिक व्यवस्था में जो तनख्वाह न्यूनतम है, उससे ऊंचे से ऊंचा वेतन उससे कै गुना अधिक हो। मैं इस समय सरकार से यह नहीं कहूंगा कि वह माननीय गेंदा सिंह जी के १ और १० के संशोधन को स्वीकार कर ले। लेकिन यह बात अधिक दिनों तक नहीं टल सकती कि ऊंचे से ऊंचा वेतन न्यूनतम का कितना गुना हो। और अगर यह चीज साफ हो कि यह एक का दसगुना होगा, १५ गुना होगा या २० गुना होगा, जो भी हो लेकिन एक सीमा निर्धारित होनी चाहिये, तो अच्छा है। आज परिस्थिति यह है कि उस पर कोई लिमिट नहीं है। इन दोनों न्यूनतम और उच्चतम वेतन में क्या अनुपात हो, यह सिद्धान्त की बात है। इस समय तो नहीं हो सकता और न मंत्री महोदय ही इस परिस्थिति में हैं कि इस संशोधन को स्वीकार कर सकें लेकिन मेरा सुझाव यह है कि कोई स्केल ऐसा होना चाहिये, कोई ऐसी कमेटी सरकार बनाये कि जो नये सिरे से वेतन का स्केल निर्धारित करे। जिनका वेतन इस समय निश्चित है और जो वेतन कर्मचारी पा रहे हैं उनको घटाना तो उचित न होगा लेकिन भविष्य के लिये वेतनक्रम क्या हो, यह तो हम अवाडी में जो प्रस्ताव हुआ है सामाजिक व्यवस्था पर उसकी लाइट में निश्चित कर सकते हैं और इस वेतन के अन्तर को मिटाने की तरफ कदम उठा सकते हैं। इस सरकार ने स्वीकार भी किया है कि हम अन्तर मिटाना चाहते हैं और उसने इस अन्तर को मिटाने के लिये २ रुपया बढ़ाया भी है लेकिन भविष्य के लिये इस अन्तर को मिटाने की दिशा में क्या सिद्धान्त अपनाया जाय इसे सरकार को स्पष्ट कर देना चाहिये।

इस बिल में तो मैंने कहा कि यह अमेंडमेंट ठीक नहीं बैठता, लेकिन वेतन कै गुना हो, इसे सरकार को निश्चित करके स्वीकार कर लेना चाहिये। रेलवे के किराये की बात जो

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य]

इसमें रखी गई है कि उससे अधिक किराया यात्रियों से नहीं लिया जायेगा यह भी इसमें ठीक नहीं बैठती, तो इसलिये अन्त में मैं कहना चाहता हूं कि सिद्धान्ततः यह बात गौर करनी चाहिये और इस सम्बन्ध में कुछ निश्चित करके सरकार को एक सिद्धान्त स्वीकार करना चाहिये। वैसे यह संशोधन जिस रूप में रखा गया है मैं उसका विरोध करता हूं।

श्री सीताराम शुक्ल (जिला बस्ती)--माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने बड़े ध्यान से व्याख्यानों को सुना और यह शब्द अर्ज करना चाहता हूं...

एक सदस्य--जरा जोर से बोलिये।

श्री सीताराम शुक्ल--आप जल्दी न करें। मेरी आवाज आपके कानों तक जरूर पहुंच जायगी। मैं अर्ज कर रहा था कि जहां तक छोटे कर्मचारियों के वेतन का सवाल है वह कम है इसको कोई इन्कार नहीं कर सकता। वह जितनी मेहनत करते हैं, जितनी मशक्कत करते हैं, जितना काम करते हैं, जितना भार उठाते हैं, उसको देखते हुए उनकी तनख्वाह कम है। उसे बढ़ना चाहिये। सिर्फ इस विभाग का ही नहीं, हर विभाग के छोटे कर्मचारियों का वेतन कम है और बढ़ना चाहिये। यहां दो राय नहीं हैं। मेरा खयाल है कि सदन का हर एक माननीय सदस्य इससे सहमत होगा कि हमारे कर्मचारियों का वेतन कम है, वह बढ़े और जरूर बढ़े। लेकिन प्रश्न यह होता है कि बढ़ाया कहां से जाय? बजट आपके सामने है, जितना रुपया आप दे सकते हैं उसमें से दे सकते हैं। हमारे भाई माननीय गेंदा सिंह जी ने फरमाया कि शुरूआत तो की जाय। अध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान आकर्षित करता हूं कि कुछ मित्र कुछ और कर रहे हैं।

श्री अध्यक्ष--मेरा काम आपने हल्का कर दिया। उन्होंने सुन लिया है।

श्री सीताराम शुक्ल--तो मैं अर्ज कर रहा था कि उन्होंने कहा कि सिद्धान्त को तय कर लिया जाय और शुरूआत करने की बात कही। समाजवादी राज्य की तरफ आप जा रहे हैं, अगर आप बढ़ा नहीं सकते, तो घटा ही दीजिये, अन्तर दसगुना ही सही लेकिन शुरूआत तो हो। माननीय मंत्री जो मेरी बात पर ध्यान देंगे कि अगर यह यहां तय किया गया तो इसका असर यहां ही नहीं पड़ेगा। इसका असर यहीं खत्म नहीं हो जायेगा कि तनख्वाहें आप बढ़ा दें या घटा दें, बल्कि उसका असर दूसरे विभागों पर भी पड़ेगा। मसलन मिलों में, गरीब मजदूरों की तनख्वाहें बढ़ा दी गईं। कम से कम ५५ रु० मिलेंगे मजदूरों को। उसका असर पड़ा मास्टरों पर, हड़ताल कर दी, पटवारियों ने की कि वाह वाह वहां का भंगी ५५ रु० पाये और हमको कम मिले! तो मेरी गुजारिश है कि दूसरों पर भी असर पड़ कर रहेगा। आजकल यह प्रश्न सामने है कि जो गवर्नमेंट आफ इंडिया के सर्वेन्ट हैं उनका वेतन ज्यादा क्यों है और हमारा कम क्यों है? तो मैं कहना चाहता हूं कि इन सब का असर दूसरे विभागों पर क्या पड़ेगा। माननीय मौर्य जी ने कहा कि तय तो कर दीजिये कि ज्यादा से ज्यादा हम कितना देंगे, इसका फैसला हो जाय। मैं कहना चाहता हूं कि समाजवाद का हमारा ध्येय नहीं है, न साम्यवाद का हमारा ध्येय है, न पूंजीवाद का ध्येय है, बल्कि यह है कि ज्यादा से ज्यादा हम आराम कैसे दें। मैं यह चाहता हूं और हर इन्सान चाहेगा कि ज्यादा से ज्यादा आदमियों को ज्यादा से ज्यादा आराम जिस बात से मिल सके वह किया जाय। अगर इंसान को कम्यूनिज्म में ज्यादा आराम मिलेगा तो कम्यूनिज्म आ कर रहेगा उसको कोई रोक नहीं सकता, अगर सोशलिज्म में ज्यादा आराम मिलेगा तो वह आकर रहेगा। तो हम किसी इज्म वग़ैरह के फेर में नहीं हैं बल्कि हमारा ध्येय यही है कि ज्यादा से ज्यादा आराम आदमियों को कैसे दिया जा सकता है। मैं अर्ज करता हूं जरा गौर फरमायें कि आपने अगर ऊंचे दर्जे की तनख्वाह घटा दी तो उसका असर यह होगा, अभी तो साधारण कर्मचारियों में

असन्तोष है, साधारण कर्मचारियों को शिकायत आती है, पैसा खा लेते हैं, बर्खास्त होते हैं, कल से उनको शिकायत भी आनी शुरू हो जायगी क्योंकि भूखा आदमी क्या नहीं कर सकता। और हुजूरवाला अर्ज करता हूं कि एक आदमी का स्टैन्डर्ड बन जाता है उससे नीचे आने में सख्त तकलीफ होती है और आदमी न जाने क्या क्या कर बैठे। आप जेलखाने में ही देखें कि वहां ए क्लास होती है, बी क्लास होती है, सी क्लास होती है तो किसी को ए दिया जाता है किसी को बी और किसी को सी, जब कि जुर्म सबका एक ही है लेकिन रहन सहन देख करके ही आप यह क्लासेज में रखते हैं क्योंकि उनका इस तरह से जेल में रोक देना ही काफी हो जाता है और वही सी क्लास में भी मिले और सख्त सजा भी देते हैं।

तो मैं कहना चाहता हूं कि तनख्वाह के घटा देने से नुकसान हो जायगा और उच्च अभिलाषा बन्द हो जायगी। लोगों को हवाई जहाज में उड़ते देखकर मैं मानता हूं ईर्ष्या भी होती है तो उसके साथ साथ ऐम्बीशन भी तो होती है कि हम भी ऐसे हो जायं कि हवाई जहाज में उड़ सकें। जिनको आप पूंजीपति कहते हैं उनके बाप कल गरीब थे, जिनको आप बड़ा आदमी कहते हैं, जो मोटरों में चढ़ते हैं उनको देख कर जहां ईर्ष्या पैदा होती है वहां उच्च अभिलाषा भी होती है। तो मैं कहना चाहता हूं कि अगर आपने उनका वेतन घटा दिया तो वहां से भी शिकायत आ सकती है और अगर शिकायत आयी तो बहुत ही नुकसान हो जायगा, और हुजूरवाला। कौन ठेका लेता है कि यही १० गुना रहेगा, कल को मुमकिन है कि इस फ्लोर पर ५ गुने की आवाज लगे। जमींदारी एबोलीशन की घोषणा हुई कि इस प्रथा का नाश हो, जब जमींदारी तोड़ दी तो कहा गया कि मुआवजा मिलना चाहिये और जब मुआवजा मिला तो यह कहा गया बिला मुआवजा जमींदारी तोड़नी चाहिये और अब तो यह भी नारा लग रहा है कि ३० एकड़ से ज्यादा किसी के पास जमीन नहीं होनी चाहिये आज कहा जाय कि १० गुने से ज्यादा का अन्तर न हो, कल को कहा जा सकता है कि ५ गुने या ३ गुने से ज्यादा का अन्तर न हो, तो यह कहां तक चलेगा? बहुत से नारे आज कल ऐसे लगते हैं कि हम अपनी जबान से कह नहीं सकते तरह तरह की बातें कह कर वोट लिये जाते हैं। लेकिन मैं कहता हूं कि हम जीतेंगे, हम ईमानदार हैं, सूझ बूझ है, हमारे कन्स्टीटोशन में आइये। तो जहां तक मांगों का ताल्लुक है यह तो कभी आप पूरा नहीं कर सकते हैं। रोज नई तरह की बातें सुनने में आयेंगी। इसलिये इन शब्दों के साथ मैं इसका विरोध करता हूं।

श्री शिवनारायण (जिला बस्ती)—माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय गेंदा सिंह जी ने जो प्रेंडमेंट दिया है कि एक और दस का अनुपात रखा जाय, उसके संबंध में मैं यह बतलाना चाहता हूं कि हमारी गवर्नमेंट ने जब जमींदारी एबालीशन किया और दसगुना वसूल किया तो उसका भी उनकी तरफ से विरोध किया गया। अगर माननीय मंत्री जी आज इसको मान लें तो कल वही माननीय गेंदा सिंह जी इसका भी विरोध करेंगे। मैं उनको यह बता देना चाहता हूं कि उनसे भी ज्यादा हमको हमदर्दी है गरीबों से। "गरीबों को मिले रोटी तो मेरी जान सस्ती है" यह हमारा नारा तब भी रहा है और अब भी है। मैं यह बतलाना चाहता हूं कि ये लोग परेशान इसलिये हैं कि जो इनका नारा है, उसको हम फुलफिल करते जा रहे हैं और इसलिये ये लोग अन्धकार में पड़ते जा रहे हैं, इनको यह पता नहीं चल रहा है कि पब्लिक में जाकर अब कहेंगे क्या? मैं सरकार से कहना चाहता हूं कि अगर आप किसी को एक हजार दें तो सौ रुपया नीचे वालों को जरूर दें। पहले आपने ८० रुपये ड्राइवरों की तनख्वाह रखी थी। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आप फिर से इसी को रिवाइज कर दीजिये और वही तनख्वाह फिर रख दीजिये। इससे आपके ड्राइवर भी खुश हो जायेंगे और दूसरे कर्मचारियों की तनख्वाह भी आप इतनी ही कर दीजिये, वह भी खुश हो जायेंगे और करप्शन भी बन्द हो जायगा और गेंदा सिंह जी भी खुश हो जायेंगे। पहले ८० रुपया रखा ही था आपने। बीच में उसे चालीस या पैंतालीस रुपया कर दिया गया है। यह बहुत कम है। अध्यापकों की भी यही तनख्वाह कर दी गई है। चपरासियों के बराबर उनकी तनख्वाह है। शुक्ल जी तो कहते हैं

[श्री शिवनारायण]

कि अध्यापक कोई चीज ही नहीं हैं। मैं बताना चाहता हूं कि अध्यापकों को अगर चपरासियों की कैटेगरी में रखा और इस मेंटेलिटी से उनको देखा आपने तो मैं बतला देना चाहता हूं कि आपके यहां राम और कृष्ण नहीं पैदा होंगे, आपके यहां चपरासी पैदा होंगे। आज आये दिन हमारे यहां यूनिवर्सिटियों में हड़तालें हो रही हैं, चांसलर और वाइसचांसलर के खिलाफ कैसे-कैसे नारे लगाये जाते हैं, अध्यक्ष महोदय, यह बड़ा दुखदायी लगता है।

श्री अध्यक्ष—आप विषयान्तर न कीजिये।

श्री शिवनारायण—तो अध्यक्ष महोदय, इस वेतनक्रम में आज जो विभिन्नता है, वह सरकार नहीं पैदा करती। लेकिन हमारे दोस्त जाकर उसका विघटन करते हैं, उद्घाटन नहीं, संगठन नहीं करते बल्कि विघटन करते हैं। अभी हाल ही में गोरखपुर में चुनाव हुआ....

श्री अध्यक्ष—मैं आपको यहां इजाजत नहीं दूंगा चुनाव की बात करने के लिये।

श्री शिवनारायण—अध्यक्ष महोदय, मैं यह बता रहा हूं विघटन के सिलसिले में कि कैसे विघटन वह करते हैं। जमींदारी एबालीशन करने पर आपने क्या कहा?

श्री अध्यक्ष—यह विषय नहीं है। आप विषयान्तर न कीजिये।

श्री शिवनारायण—तो अध्यक्ष महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि वेतन का संबंध जहां तक रोडवेज का है, उनका वेतन काफी होना चाहिये। ड्राइवर को आप अच्छी तनख्वाह दीजिये। एक ड्राइवर बनिस्बत इंस्पेक्टर या जनरल मैनेजर के ज्यादा काम करता है। मैं इस मामले में ऐप्री करता हूं गेंदा सिंह जी से कि क्या जरूरत है इतने ढेर से जनरल मैनेजर रखने की। बड़ी-बड़ी तनख्वाहें लेकर ये अफसर बैठ जाते हैं। यह बिलकुल गलत बात है। यही अफसर सरकार की कब्र खोद रहे हैं। हमारे सामने के भाई तो समाजवाद का नारा लगाना जानते हैं। लेकिन कहता बहुत मिले, गहता मिले न कोय। मैं अपने भाइयों को बताना चाहता हूं कि उसको ग्रहण करना वह सीखें। हमको महात्मा गांधी की बात को अपने सामने रखना चाहिये। सरकार को करांची रिजोल्यूशन को मद्देनजर रखकर चलना पड़ेगा। तभी देश का कल्याण होगा। हमारा ड्राइवर, क्लीनर, हर कर्मचारी यह तमन्ना रखता है कि उसका लड़का एम० ए० पास हो। मैं भी तमन्ना रखता हूं कि मेरा लड़का पोस्ट ग्रेज्युएट हो। लेकिन अध्यक्ष महोदय, इतने पैसों से काम नहीं चलता। आज हम अगर अपने समाज को, देश को सुखी देखना चाहते हैं तो उसके लिये यहां जितने सदस्य बैठे हैं, उनकी सबकी जिम्मेदारी है। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि सोशलिस्ट पार्टी से पी० एस० पी० उनकी पार्टी हो गई है और मैं उनको चैलेंज करता हूं कि वह.....

श्री अध्यक्ष—मैं आपको इजाजत नहीं दूंगा कि आप विषयान्तर करें।

श्री शिवनारायण—अध्यक्ष महोदय, तो मैं चैलेंज नहीं करूंगा, मैं उनसे निवेदन करता हूं कि हर देशभक्त का यह कर्तव्य है कि उनकी दशा को सुधारने का प्रयत्न करे। मैं तो कहता हूं कि उनको खाना कपड़ा और रहने के लिये मकान दे दिया जाय। कोई जरूरत नहीं कि आप उनको तनख्वाह दीजिये। उनको न तनख्वाह चाहिये न कुछ चाहिये। आप उनको खाना कपड़ा दे दीजिये और मकान दे दीजिये। यही सबसे बड़ी बात है। यह कोई बिजनेस नहीं है। सरकार कोई बिजनेस नहीं कर सकती। मैं यह साफ बता देना चाहता हूं। हमारी मोटरों को जिस लापरवाही से चलाया जाता है उस पर जिस तरह से काम होता है उसकी जिम्मेदारी कोई महसूस नहीं करता। सरकारी कर्मचारी अगर अपने कर्तव्य का पालन ठीक तरह से करें....

श्री अध्यक्ष—मैं समझता हूं कि आप विषय से बहुत दूर जा रहे हैं। कृपा करके आप अपने स्थान पर बैठ जायं।

श्री शिवनारायण—मैं यही कहना चाहता हूं कि हमारा वेतन क्रम मुनासिब होना चाहिये और खाने कपड़े तथा रहने के लिये मकान सब को मिले।

*श्री अवधेशप्रताप सिंह (जिला फैजाबाद)—मान्यवर, मैं माननीय गेंदा सिंह के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। यह एक बहुत जरूरी और महत्वपूर्ण प्रश्न है परन्तु दुर्भाग्यवश कुछ तो गल्ती हमारी है और कुछ माननीय मंत्री महोदय के लखनऊ रहने का एक प्रभाव है कि जिससे इस प्रकार पूरे तौर से हम विचार नहीं कर पा रहे हैं। मान्यवर, मैं समझता था कि माननीय गेंदा सिंह जी के संशोधन का वह एक संतोषप्रद उत्तर देंगे पर दुख के साथ कहना पड़ता है कि उस विषय पर कोई उचित उत्तर नहीं दिया गया है। मैं सहर्ष कहना चाहता हूं कि जो कुछ इस अनुपात में मिनिमम वेजेज में और मैक्सिमम में जो अन्तर था उसमें जो न्यूनता लाई जा रही है उसके लिये सरकार बधाई की पात्र है। यह एक ऐसा अवसर था जब कि इस चीज को आना चाहिये था और अगर १३ गुना ही होता तब भी मुझे कोई आपत्ति नहीं होती। यह गवर्नमेंट की पालिसी ठीक है जो वित्त मंत्री ने बजट स्पीच में जाहिर किया है कि हमारा डिफरेंस जो है वह १:१३ का होना चाहिये। मान्यवर, इस सरकार के सामने इस डिफरेंस को कम करने के लिये केवल दो उपाय रहते हैं। एक तो यह है कि वह अफसर जो कि ऊंची तनख्वाहें पाते हैं उनमें कमी की जाय जैसा कि श्रीमन्, इटली में या जर्मनी में माननीय हिटलर महोदय या मुसोलिनी महोदय के समय में कमी की गई थी।

श्री अध्यक्ष—यह थोड़ा असंगत हो रहा है। यहां पर तरकीब बताने की जरूरत नहीं है। इसमें तो यह दिया हुआ है कि अन्तर एक से १० गुना तक होना चाहिये, इसी संबंध में विवाद है।

श्री अवधेशप्रताप सिंह—मैं उसी के लिये कह रहा हूं कि एक तो यह तरीका था और दूसरा यह था जो मेरी समझ में नहीं आता जो कि सरकार का है कि उनमें वृद्धि की जाय। मैं यह अवश्य कहना चाहता हूं कि यह जो अनुपात है यह होना चाहिये और जैसा कि माननीय मंत्री महोदय ने कहा कि इस के लिये कोई विधेयक की जरूरत नहीं, मैं मानता हूं कि बजट में या एक्जीक्यूटिव आर्डर्स से आप इस मकसद और मतलब को पूरा कर सकते हैं और जिस दिन करेंगे उस दिन हम सब आपको बधाई देंगे। मान्यवर, मुझे दुख और खेद यह है कि माननीय गेंदा सिंह जी का जो संशोधन है उसका दूसरा अंश बहुत ही महत्वपूर्ण है और उसको नहीं माना गया है। वह यह है कि किसी भी दशा में रेल के किराये से अधिक किराया यात्रियों से नहीं लिया जायगा। श्रीमन्, मैं यह समझता हूं कि माननीय मंत्री महोदय ने इसका उम्दा फायदा उठाया क्योंकि हमारे माननीय गेंदा सिंह इस पर कुछ प्रकाश नहीं डाल सके और उससे उन्होंने यह अभिप्राय निकाला कि वह इसको प्रेस नहीं करना चाहते।

श्री गेंदा सिंह—मैंने तो अपने भाषण में कहा था।

श्री अवधेशप्रताप सिंह—आपके अधिक न कहने का कारण मंत्री महोदय को थोड़ा सा भ्रम हो रहा है। मान्यवर, और यह देखा जाय कि थोड़ी ही यात्रा में यदि किसी व्यक्ति को २० मील रेलगाड़ी से जाना है या २० मील बस से जाना है तो अन्तर डेढ़ गुना है। मान्यवर, यह समझते हुये कि आज रेलवे के किराये में भी कोई कमी नहीं है बल्कि अब की साल कुछ वृद्धि हो रही है, हमारा प्रदेश और उसकी सरकार इस बात को स्वीकार कर ले, एक उसूल यह मान ले तो मैं समझता हूं कि इसमें उन्हें कोई विशेष आपत्ति नहीं होना चाहिये। हो सकता है कि उनके खर्चे ज्यादा हैं मगर इस सिद्धांत को देखते हुये कि एक कल्याणकारी राज्य की स्थापना करना चाहते हैं, वह भी जनता के प्रतिनिधि हैं। जनता से उनकी भी हमदर्दी है

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री अवधेशप्रताप सिंह]

लिहाजा यह एक सवाल है जिससे किसी विशेष दल या सम्प्रदाय का ताल्लुक नहीं है बल्कि इससे सभी नागरिकों को लाभ पहुंच सकता है। मान्यवर, यह कहा जाय कि रेलवे का प्रश्न जो कुछ भी हो वह केंद्रीय सरकार से संबंधित है। मैं मानता हूं लेकिन यह उसूल जहां तक हमारा प्रदेश है और इस प्रदेश की सरकार के लिये रास्ते में कोई रुकावट नहीं है. यदि यह स्वीकार कर ले और मान ले कि बसेज के किराये का जो बेसिस होगा वह किसी तरह से रेल से अधिक नहीं होगा। माननीय मौर्य जी ने जो कुछ कहा मैंने देखा है कि लोगों को आपत्ति रही लेकिन उनका कहना था कि सरकार एक उसूल को मानती होगी और बजट स्पीच केवल इस बात का द्योतक है कि वह डिफरेंस १३ गुने से अधिक नहीं रहना चाहिये। लेकिन यह कहना कि उनकी यह पालिसी कब तक रहेगी और वह क्या चाहते हैं, मान्यवर, जैसा कि कहा गया है इस तरफ से भी और उस तरफ से भी, नतीजा यह होता है कि सिद्धांत में थोड़ा सा भ्रम होता है। अब एक उसूल को आज जो वह मानते हैं लेकिन इन लोगों को करवट बदलते भी देर नहीं लगती है। यदि सूबा और मौर्य जी इस बात के लिये उत्सुक रहें और उनकी यह इच्छा थी और वह समझते हैं कि यह वांछनीय है कि सरकार की दृढ़ निश्चित नीति होनी चाहिये तो मुझे कोई आपत्ति नहीं दिखाई देती है।

*श्री नारायणदत्त तिवारी (जिला नैनीताल)—श्रीमन्, मैं आपकी आज्ञा से माननीय गेंदा सिंह जी के संशोधन का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। यह संशोधन मैं सिद्धान्ततः उपयोगी समझता हूं, इसकी शब्दावली में हेरफेर हो सकता है लेकिन सिद्धांत के दृष्टिकोण से यह अत्यन्त महत्वपूर्ण है।

श्रीमन्, आप जानते हैं कि पूंजीवादी समाज में मनुष्य रुपये का दास हो जाता है और समाजवादी समाज में वह रुपया उत्पादन के आदान-प्रदान, क्रय और विक्रय का एक सिद्धांत बन जाता है और रुपया मनुष्य का दास बन जाता है। तो यह समाजवादी सभ्यता और पूंजीवादी सभ्यता का सिद्धांत है कि इसके संक्रमणकाल में कौन सी नीति बरतनी चाहिये इसका यही फार्मूला १ और १० का है। पूंजीवादी सरकार में लोग बड़ी-बड़ी तनख्वाहों पर ही काम कर सकते हैं। सरकार के लिये अवसर आ गया है अगर समाजवादी सरकार है तो यह बात घोषित करनी चाहिये कि केवल बड़ी तनख्वाहें प्राप्त करके बड़े आदमी होने का या बड़े सरकारी नौकर होने का द्योतक नहीं है बल्कि कार्य भी महत्व रखता है और प्रत्येक मनुष्य विभिन्न आकार प्रकार से और विभिन्न पदों पर रह कर तो वह भी जीवन का लाभोपयोगी कार्य है और उसको इतना ही वेतन मिलने का अधिकार है जितना कि इस कार्य के लिये सामान्यतया मिलना चाहिये। रोडवेज की परम्पराओं और संगठन में गेंदा सिंह जी इसको बरतना चाहते हैं तो यह समयानुकूल है। यह कहा जा सकता है कि हम बड़े-बड़े वेतनों को कैसे घटा सकते हैं। इसके लिये यह है जैसा कि माननीय जोरावर जी ने कहा और यह सही है कि रोडवेज में तनख्वाहें घटी हैं। चाहे वह कंडक्टर्स हों, चाहे ड्राइवर्स और चौकीदार हों या क्लर्क्स हों और यहीं तक नहीं बल्कि रिफंड तक कराई गई हैं। शायद माननीय हुकुम सिंह जी को इन सब ब्योरों का पता न हो लेकिन अगर वह इसका ब्योरा प्राप्त करने की कृपा करें तो न मालूम इसका क्या कारण रहा है कि जितने भी वेतन रोडवेज में रिवाइज किये गये हैं वे निम्न श्रेणी के कर्मचारियों के कमी की ओर ही किये गये हैं और मैंने उस दिन भी कहा था कि रोडवेज विभाग एक ऐसा विभाग है जहां क्लीनर को केवल ३३ रुपये बुनियादी तनख्वाह मिलती है और इन्क्रीमेंट का पता नहीं। ऐसे ही जो चौकीदार हैं उनकी पहले २५ रुपये तनख्वाह थी वह घट कर २० रुपये हो गयी। दूसरी तरफ जो जनरल मैनेजर हैं या जो और बड़े अधिकारी हैं उनकी तनख्वाह का अनुपात बहुत अधिक है।

अब यह प्रश्न उठ सकता है कि संविधान के अनुसार ही हम इन तनख्वाहों को कम कर सकते हैं, लेकिन सरकार कम से कम यह तो एलान करे कि हमने केंद्रीय

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

सरकार को लिखा है या जो कांग्रेस पार्टी के सदस्य हैं उन्होंने इस बात का निश्चय किया है कि वे विधान में संशोधन लाने के लिये दो तिहाई बहुमत प्राप्त करने के लिये तैयार हैं। इसका कोई भी संकेत न तो माननीय मंत्री जी ने दिया और न सदन ने दिया। माननीय गेंदा सिंह जी के संशोधन में कम से कम यह मनोवृत्ति तो अवश्य पैदा होती है। जहां तक रेलवे और बसों के किराये के संबंध में है मैं समझता हूं कि यह मामला जरा गम्भीर है और सरकार यह कह सकती है कि हम किराया अभी नहीं घटा सकते जब तक पेट्रोल के दाम कम न हों, टायरों के दाम कम न हों, स्पेयर पार्ट्स के दाम कम न हों, लेकिन मैं तो, श्रीमन्, एक बात जानना चाहता हूं कि आज तक सरकार ने क्यों नहीं कोई रेट्स ट्रिब्यूनल बनाया है इस प्रान्त में मोटर बसों के किराये की दरों को तय करने के लिये। आज ७–८ साल यहां ट्रांसपोर्ट के नये संगठन को होते आये हैं लेकिन एक भी ट्रिब्यूनल नहीं बैठा जिसने देखा हो कि कास्ट आफ आपरेशन क्या है, कितनी मजदूरी पड़ती है और प्रतिमील का किराया कितना पड़ता है।

(इस समय १ बज कर १५ मिनट पर सदन स्थगित हुआ और २ बज कर २२ मिनट पर उपाध्यक्ष, श्री हरगोविन्द पंत की अध्यक्षता में सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

श्री नारायणदत्त तिवारी—श्रीमन्, मैं निवेदन कर रहा था कि रेल का किराया और रोडवेज का किराया यात्रियों के लिये एक सा होना चाहिये। इसमें केवल इतना ही कहा जा सकता है कि रोडवेज का पेट्रोल, कास्ट आफ आपरेशन, टायर वगैरह की घिसाई आदि से खर्चा अधिक हो जाता है और इसी लिये रोडवेज की दरें रेल के किराये की दरों से अधिक हैं। लेकिन सरकार इसमें एक प्रयत्न तो कर सकती थी कि रेलवे कोआरडिनेशन से जो कार्य होना चाहिये वह अभी तक नहीं हुआ है। इस विधेयक में भी लिखा हुआ है कि हम रेलवे के सहयोग से अगर कोई सबक लेना चाहेंगे तो लेंगे। मैं नहीं जानता कि आज तक रेलवे बोर्ड से या रेलवे प्रशासन से कहां तक रोडवेज प्रशासन ने सहायता ली है। लेकिन इतना अवश्य रोडवेज की रिपोर्ट से साबित होता है कि रोडवेज की जो आमदनी पिछले साल घटी है उसका एक कारण यह भी रहा है कि रेल रोड-कोआर्डिनेशन नहीं हुआ है और जिन सड़कों में रोडवेज चलती हैं उनके समानान्तर जहां रेलवे लाइन नहीं है वहां टाइमिंग में या तो गलती है और या उनमें कोई कोआर्डिनेशन नहीं है जिससे रोडवेज को घाटा भी रहा। तो मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूं कि इस वर्ष यह प्रयत्न होना चाहिये कि रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन से हमारा संबंध, रोडवेज का संबंध इस मानी में और अधिक दृढ़ होना चाहिये कि आखिर किस प्रकार रेल-रोड के यातायात या उनकी दरों का सामंजस्य हो सकता है या कम से कम दरों का स्लाइडिंग स्केल बनाया जा सकता है, यानी रोडवेज का कास्ट आफ प्रोडक्शन अगर कम हो तो अपने आप किराया घट जायगा। मान लीजिये कि पेट्रोल की कीमत कुछ घटी, या टायरों की कीमत कुछ घटी, मोटर पार्ट्स की कीमत कुछ घटी, माननीय मंत्री जी अगर ध्यान देने की कृपा करें। . . . . .

श्री उपाध्यक्ष—मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी समझ रहे हैं।

श्री हुकुमसिंह—मैं कान से सुन रहा हूं।

श्री नारायणदत्त तिवारी—मैं निवेदन कर रहा था कि एक स्लाइडिंग स्केल होना चाहिये। जितनी कास्ट आफ प्रोडक्शन में कमी होती जायगी उतनी किराये के दरों में भी कमी होती जायगी। सरकार को एक बार निश्चय कर लेना चाहिये कि आया रोडवेज का संचालन वह मुनाफे के लिये कर रही है या सार्वजनिक सेवा के लिये कर रही है। अगर कामर्शल आपरेशन है तो इसमें मुनाफे का सवाल उठता है और मुनाफा आपको दिखाना पड़ेगा। लेकिन अगर यह पब्लिक यूटिलिटी सर्विस है तो मुनाफे का सवाल नहीं आता फिर तो आपको उनकी तनख्वाह भी बढ़ानी पड़ेगी और किराये की दरें भी कम करनी पड़ेंगी। सब करना पड़ेगा। तो अगर सरकार इस बात का दावा करती है कि रोडवेज का प्रशासन पब्लिक यूटिलिटी सर्विस है तो फिर मुनाफे का सवाल नहीं उठता। फिर यह सवाल नहीं उठता कि यात्रियों का

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

किराया कम करने से नुकसान होगा या तनख्वाह बढ़ाने से किराया बढ़ाना पड़ेगा। फिर मुनाफे का प्रश्न नहीं उठता और इसलिये इस बात को देखते हुए कि रोडवेज पब्लिक यूटिलिटी सर्विस है, यात्रियों के किराये में कमी होनी चाहिये और तनख्वाह भी बढ़ानी चाहिये, खासतौर से जो कम वेतन पानेवाले कर्मचारी हैं उनके लिये मैं कहता हूं कि विभाग एक ऐसी कमेटी बिठा सकता है जो रेट्स की जांच करे। जिस प्रकार आपने बिजली के रेट्स के लिये कमेटी बिठा रखी है, जिस प्रकार आपने पी० डब्ल्यू० डी० के ठेकेदारों के लिये बिठा रखी है, उसी प्रकार से एक रेट्स ट्रिब्यूनल रोडवेज के रेट्स के जांच करने के लिये, जो इस सारे स्ट्रक्चर की जांच करे, अनिवार्य रूप से बिठाया जाना चाहिये। अगर माननीय मंत्री जी श्री गेंदा सिंह जी के संशोधन को इसमें मानने के लिये तैयार होते हैं तो उनके लिये यह बड़ी भारी बात होगी।

मैं अन्त में माननीय मंत्री जी से यह प्रार्थना करूंगा कि सिद्धांत की बात को आप इसमें निहित कर सकते हैं। इसका अर्थ यह नहीं है कि विधेयक में ऐसी बात नहीं होनी चाहिये क्योंकि उन्होंने विधेयक के लिये सिद्धांत दे दिया है, और गेंदा सिंह जी ने विवरण नहीं दिया है केवल सिद्धांत दिया है। इस सिद्धांत के अनुसार और कार्य हो सकेगा। माननीय मंत्री जी कहते हैं कि 'रोम' एक दिन में नहीं बनाया गया था। ठीक है, वह एक दिन में नहीं बना, लेकिन यदि मैं कहूं कि रोम जल रहा था और नीरो बंशी बजा रहा था,तो इस प्रकार के बहुत से कथन हो सकते हैं और उनके कहने से कोई विशेष फायदा नहीं होगा। यह बात ठीक है कि रोम को बनाने में कई दिन लगे, किन्तु यदि हम उस रोमन साम्राज्य की इस समय कल्पना करते हैं तो इस समय वह अनावश्यक होगी। मैं इतना ही कहूंगा कि हमें अपने यहां समाजवाद का ढांचा बनाना है और समाजवाद को व्यवहारिक रूप देना है और उसको अगर इस विधेयक में हम स्थान दें तो कोई गलत बात नहीं होगी। गेंदा सिंह जी का ऐसा संशोधन है जो विधेयक को एक समाजवाद की पुट देता है। माननीय मंत्री जी ने अब अपना पुराना कलेवर भी बदल लिया है, चाहे उनकी अचकन उसी प्रकार की हो और उनकी बंडी का रंग भी न बदला हो। इसलिये मैं समझता हूं कि अब उनको इस संशोधन को स्वीकार करने में कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिये।

*श्री गेंदा सिंह—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं तो ऐसी आशा करता था कि माननीय मंत्री जी कुछ ऐसी बातें कहेंगे कि जिसके बाद दूसरे किसी माननीय सदस्य को. . .

श्री गजेन्द्र सिंह (जिला इटावा)—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, इस समय कोरम नहीं है।

(घंटी बजाई गई और कोरम पूरा होने पर सदन की कार्यवाही पुनः आरम्भ हुई।)

* श्री गेंदा सिंह—उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह कह रहा था और मैं यह उम्मीद करता था कि माननीय मंत्री जी कुछ ऐसी बातें कहेंगे कि जिसके बाद हमको कुछ कहने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी और न कुछ माननीय सदस्यों को उन्हें समझाने बुझाने की आवश्यकता पड़ेगी। लेकिन उन्होंने इतने संक्षेप में और ऐसी बातें कहीं कि जिस पर मुझे भी कुछ कहने की आवश्यकता पड़ी और मैं भी उनको समझाने बुझाने की आवश्यकता समझने लगा। उन्होंने एक बात और यह कही कि उन्होंने अमेरिका और यूरुप को देखा नहीं है इसलिये वे वहां की बात नहीं कह सकते। लेकिन जब वह इस सरकार के माल मंत्री थे उस वक्त की उन्हें मैं याद दिलाना चाहता हूं कि जमींदारी अबालीशन कमेटी की रिपोर्ट में उन्होंने अमेरिका और यूरुप की ही नहीं, सारे संसार के भूमि सम्बन्धी सुधारों पर विचार विनिमय किया और उसको करने के बाद उन्होंने जमींदारी अबालीशन कमेटी की रिपोर्ट लिखी। जिस व्यक्ति ने दूसरे देशों का इतना अध्ययन किया हो और बराबर भ्रमण किये किया हो, तो इस मौके पर वे यह बात नहीं कह सकते कि वे ऐसा नहीं कर सकते।

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

यह बात जरूर है कि मैं भी हिन्दुस्तान के बाहर नहीं गया हूं, वे हिन्दुस्तान के बाहर गये या नहीं गये, यह मुझे मालूम नहीं है; लेकिन यह बात जरूर है कि बाहर के देशों की कोई बात मालूम करने के लिये यह बात जरूरी नहीं है कि बाहर जाया ही जाय और तभी दूसरे देशों की बात कही जाय। मैंने पुस्तकों के अध्ययन से वहां की जानकारी प्राप्त करने के बा उनसे बात कही थी। इंटरनेशनल लेबर आर्गेनाईजेशन है, जो बड़ी लाभदायक इनफार्मेशन देता है और उन्हीं सूचनाओं के आधार पर मैंने यह निवेदन किया था कि अगर उसको देखा जाय तो यह देखा जा सकता है कि उन मुल्कों में जो ट्रान्सपोर्ट के कार्यों में लगे हुए हैं, वे यहां से आराम में हैं और ज्यादा पैसा पाते हैं। अगर उनके घंटे कम हैं और उनको वेतन ज्यादा मिलता है तो उनको अधिक सुविधा प्राप्त है। लेकिन अगर वेतन उतना ही मिलता है और घंटे अधिक हैं तो वेतन कम हो जाता है। इन चीजों को देखने से हमें यह मालूम होता है कि उनको वहां रहने सहने की सहूलियत अधिक है, सर्विस की सेफ्टी अधिक है, सुविधायें अधिक हैं। ये सारी चीजें दूसरे मुल्कों में अधिक हैं, उन्हीं की मैंने चर्चा की। उनको रख कर मैंने उनसे गुजारिश की कि वे दूसरे मुल्कों की उन बातों को देखें और विचार करें कि वहां ट्रान्सपोर्ट में काम करने वालों को क्या सुविधायें हैं और वहां के वेतन और यहां के वेतनों में अन्तर क्या है। अगर ऐसा होता तो वह हमारे लिये अच्छी बात होती।

मैंने दूसरे मुल्कों के वेजेज के अन्तर को नहीं दिखाया था। मैंने तो अपने मुल्क के जो दूसरे सूबे हैं, उन सूबों की तनख्वाहों और हमारे सूबे की तनख्वाहों में जो अन्तर है वह माननीय मंत्री जी को बताया था, और मैं अब भी कहता हूं कि उसका सन्तोषजनक उत्तर मुझे नहीं मिला है। पंजाब, दिल्ली, सौराष्ट्र, हिमांचल प्रदेश और पश्चिमी बंगाल ये सभी सूबे ऐसे हैं जहां उत्तर प्रदेश से अधिक वेतन मिलता है। काम के घंटों के बारे में मैं पहले ही बता चुका हूं कि उसका भी वेतन से सम्बन्ध है। तो जहां तक हिन्दुस्तान का सम्बन्ध है, संसार में ट्रान्सपोर्ट के काम करने वाले यहां सबसे अधिक समय काम करते हैं। यह बात सही है कि यूनाइटेड स्टेट्स में भी ७ घंटे काम करना पड़ता है लेकिन हफ्ते में ४० घंटे काम के जोड़े जाते हैं और बाकी ओवर टाइम शुमार किया जाता है। वहां पर ओवर टाइम का स्केल बहुत ज्यादा है लेकिन ५५ घंटा हिन्दुस्तान का है। इंटरनेशनल लेबर आर्गनाइजेशन के फोर्थ सेशन, जेनेवा, १९५१ की जो रिपोर्ट है उसके पेज ४० पर अगर आप देखेंगे तो उसमें यह बात बहुत स्पष्ट दी गई है कि किस प्रकार से कहां कितने घंटे का सप्ताह है और कहां कितना काम करना पड़ता है। इसमें उन देशों का हवाला दिया गया है। उन देशों का हवाला न देकर मैं अपने घर का ही हवाला देना चाहता हूं और उनका भी हवाला देकर मैं यह जरूर सोचता हूं कि उस आधार पर भी अगर वह चलें तो भी उत्तर प्रदेश की सरकार को कुछ ज्यादा देना पड़ेगा, काफी ज्यादा देना पड़ेगा। कुछ प्राइवेट मोटर मालिक भी हैं कि वे लोग जो कि आज सरकार अपने कंडक्टर्स को, अपने ड्राइवर्स को, अपने क्लीनर्स को, अपने बुकिंग क्लर्क्स को और अपने छोटे कर्मचारियों को देती है उससे अधिक वे अपने कर्मचारियों को देते हैं। तो जैसा कि नारायण दत्त जी ने कहा, माननीय मंत्री जी को कुछ शक हो रहा है कि मैंने ऐसा कहा है, लेकिन ऐसे लोग भी हैं कि जो सरकार देती है उससे कम देते हैं और कुछ ऐसे लोग भी हैं कि जो सरकार देती है उससे ज्यादा देते हैं। दोनों तरह के लोग हैं, तो फिर दोनों तरह के लोगों में खराब लोगों के अनुकरण करने की क्या जरूरत है? अच्छे लोगों से सबक लेना चाहिये। मैं कहता हूं कि अगर सरकार अपने कर्मचारियों को अच्छा वेतन देने लगे तो यह अवश्य हो जायगा कि जो लोग दूसरे मोटर आपरेटर्स या मोटर मालिकों के यहां काम करने वाले हैं, उनके यहां भी वेतन बढ़ जायगा और उनके यहां भी वे सुविधायें बढ़ जायेंगी। तो न सिर्फ अपने यहां के ७ हजार आदमियों को सुविधा दी जा रही है बल्कि जो हजारों आदमी दूसरे मोटर मालिकों के यहां काम करने वाले हैं उनको भी ये सुविधायें प्राप्त हो जायेंगी।

[श्री गेंदा सिंह]

कुछ और महानुभावों ने कुछ ऐसी बातें कहीं हैं जिनका उत्तर देना बहुत जरूरी है। माननीय श्री सीताराम जी शुक्ल ने यह कहा कि भाई अगर वेतन बढ़ गया तो इसमें खतरा दिखलाई देता है और उस खतरे के सम्बन्ध में सोचना जरूर पड़ेगा। उन्होंने कहा कि अगर ट्रांसपोर्ट वालों का वेतन बढ़ गया तो फिर ऐसा हो जायगा कि क्या प्रमाण है कि आज दस गुना की बात की जाती है और कल पांच गुना की बात न होने लगे? उपाध्यक्ष महोदय, मैं बिल्कुल साफ कह देना चाहता हूं कि जो खतरा श्री शुक्ल जी को दिखलाई देता है उसको तो मैं एक शुभ चिह्न समझता हूं और वह दिन शुभ घड़ी का होगा जब कि लोग देश में वर्गों में बंटे न होकर एक साथ हो जायं और यह तभी हो सकता है जब कि आमदनी ऊपर से नीचे की तरफ घटे और नीचे से ऊपर की तरफ बढ़े। लेकिन मैं समझता हूं कि यह खतरा जल्दी नहीं आने का क्योंकि एक और दस का अन्तर काफी बड़ा है। लेकिन फिर भी ऐसा अन्तर समाजवादी दृष्टिकोण से कोई बहुत अनुचित नहीं है। हां, यह बात अवश्य है कि हम सोचते जरूर हैं कि अन्तर न किया जाय। हम तो कल्पना करते हैं समाजवाद की लेकिन वह कल्पना साकार रूप में होती हमको दिखलाई नहीं देती है। लेकिन यह बात जरूर देखता हूं कि एक और १० का अन्तर जो हो जाता है, निकट भविष्य में ऐसा कोई खतरा नहीं दिखाई देता है जैसा कि श्री सीताराम शुक्ल जी ने कहा है। एक और १० का अन्तर निभ जाय तो इसमें कोई खतरे की बात नहीं है।

मौर्य जी ने कहा कि बात हमने ठीक कही लेकिन यह विधेयक में ठीक बैठती नहीं है। जो भाषाशास्त्री हैं वे इसको बैठा लेंगे, इसमें बैठाने की कोई बात नहीं है। अगर अपनी भाषा कुछ इधर-उधर हो जाय और उसकी स्पिरिट या उसकी भावना ठीक हो तो फिर उसका विरोध मौर्य जी को नहीं करना चाहिये। मौर्य जी को उसका समर्थन करना चाहिये, और फिर जहां तक भाषा की बात है इसमें हम एक दूसरे की मदद कर लेंगे और उसको ठीक जगह पर बैठा लेंगे। मैं, आप और माननीय परिवहन मंत्री जी आपस में मिल कर अपनी भाषा को जुटा लेंगे, और जुट जायगी तो कोई हर्ज नहीं है। मैं तो ऐसा समझता हूं कि खंड ३ में बिलकुल ऐसी बात नहीं है कि अनुपयुक्तता है या बैठता नहीं है। खंड ३ की शर्तें काफी बड़ी शर्तें हैं कि उसमें क्या-क्या होगा? मैं उसकी भाषा पर अधिक झगड़ा नहीं करता, अगर भावना ठीक है तो सरकार के पास काफी भाषा शास्त्री हैं। श्री शिवनारायण जी आज हैं भी नहीं, इसलिए मैं उनके बारे में क्या कहूं, असिल में वह मन से तो समाजवादी हैं लेकिन कभी-कभी उनको कुछ मजबूरी होती है। (एक आवाज आप भी तो कांग्रेसवादी हैं?) मैं तो सचमुच अपने को कांग्रेसवादी कहने में गर्व समझता हूं, मैं कभी नहीं कहता कि मुझे अपने को कांग्रेसवादी कहने में अपमान मालूम होता है और अगर भट्ट जी यह कह कर मेरा कांग्रेस से नाता तुड़ाना चाहते हैं तो वह मैं तोड़ूंगा नहीं। वह दिन को दिन कहें तो मुझे मानने में इन्कार नहीं, लेकिन अगर वह दिन को रात कहने लगें तो मैं ऐसी बेवकूफी कर भी नहीं सकता कि उनकी उस बात को भी स्वीकार कर लूं। उपाध्यक्ष महोदय, इतना कह कर मैं एक बात जरा और स्पष्ट कर दूं कि मैं किस तरह से कांग्रेसवादी हूं, यह बताने के लिये इस समय मैं जरा आपसे क्षमा भी चाहूंगा। करांची कांग्रेस में जो प्रस्ताव पास हुआ था, मैं उसका ढोल पीटने को तैयार हूं कि अगर कांग्रेस से देश का कल्याण होने वाला है, या किसी से भी अगर देश का कल्याण होने वाला है, भूखे को खाना और नंगे को रोटी और रोजगार मिलता है तो मैं उसको बुरा कह कर ढोल नहीं पीट सकता। बहुत अधिक कांग्रेस की बात कही जाती है, थोड़ा बहुत मौका कांग्रेस की खिदमत करने का मुझे भी मिला है और मुझे भी उससे मोहब्बत है और अगर मेरी मोहब्बत उससे बनी रहे तो मैं इससे नाराज नहीं होता, इतनी मोहब्बत तो मैं रखना ही चाहता हूं। आखिर में, उपाध्यक्ष महोदय, मैं सारे झगड़े को खत्म करके यह कहना चाहता हूं कि झगड़े की बात मैंने कही भी नहीं। मैं तो बहुत आरजू, मिन्नत के साथ कह रहा हूं कि काफी लोग इस

विचार के हैं कि अगर समाजवादी ढांचा या समाजवादी पैटर्न पर काम करना है तो उसके लिए यह बहुत अच्छा अवसर है, बहुत अच्छा मुहूर्त है, इस मुहूर्त में अगर काम शुरू किया जाय तो काम बिगड़ता नहीं है। इसमें कोई दिक्कत भी नहीं है। मैं चाहता हूं कि निम्नश्रेणी के कर्मचारियों को 'मिनिमम वेज' दी जाय, वह उसको नहीं मिलती तो वह काम नहीं कर सकता है? बहुत से लोगों ने मान लिया है कि लिविंग वेज १०० रु०से कम नहीं आ सकती, उसका दस गुना १,००० रुपया होता है, १,००० रुपये में बड़े से बड़ा आदमी अपनी गुजर कर सकता है और १०० रुपए में छोटा कर्मचारी भी किसी तरह से अपने बालबच्चों को दूध और रोटी आदि दे सकता है। हो सकता है कि टेक्निकल हैंड एक हजार में न मिल सकें, क्योंकि कल पुर्जों वाले आदमी अभी कम मिलते हैं, और उन को दूसरी जगह अधिक मिल जाता है, तो ऐसी हालत में उनको कुछ अधिक दिया जा सकता है; थोड़े से टेक्निकल आदमियों का अभाव हो सकता है। लेकिन साधारण तौर से जो लोग इस व्यवसाय में लगे हैं उनको १ : १० के अनुपात में बांध दिया जाय। तो फिर यह सवाल पैदा होगा कि पैसा कहां से आयेगा? माननीय मंत्री जी कहेंगे कि अगर रेलवे के बराबर रोडवेज का किराया कर दिया जाय तो पैसा कहां से आवेगा?

श्री हुक्मसिंह—श्रीमन्, मैं एक बात आपके जरिये से कहूंगा कि हमारे मित्र जो बात अपनी पहली स्पीच में कह चुके हैं उसके अलावा दूसरी बात कायदे से शायद नहीं कह सकते हैं।

श्री उपाध्यक्ष—कायदे से उतना ही आप कह सकते हैं।

श्री गेंदसिंह—मैं यह जानता था कि माननीय मंत्री जी स्वयं इस पक्ष में हैं कि रोडवेज़ का किराया रेलवे के किराये के बराबर हो, और इसीलिये मैंने उसको प्रेस नहीं किया था लेकिन उन्होंने स्वयं अपने भाषण में उसका जिक्र कर दिया। असल में तो उस वक्त हमने उसकी चर्चा नहीं की लेकिन हमने अपना अमेंडमेंट तो पेश कर ही दिया था। चाहे मुंह से मैंने न कहा हो लेकिन लिखा तो है ही। अब मैं उस पर अधिक न कहूंगा क्योंकि नारायणदत्त जी ने जो कह दिया है वह पर्याप्त है। रोडवेज का किराया आज बहुत ज्यादा है और रेलवे में जितना होता है उससे कहीं ज्यादा है। इस वक्त सिधौली से लखनऊ का किराया रोडवेज में अपर क्लास में २४ आने लगता है और जब रेलगाड़ी में १५ आना लिया जाता है। (एक सदस्य — लेकिन रोडवेज का थर्ड क्लास का बताइये?) मैं यह निवेदन कर रहा हूं कि रोडवेज का जो अपर क्लास है वह रेलवे के थर्ड क्लास से ज्यादा कम्फर्टेबिल नहीं है लेकिन फिर भी किराया ज्यादा है। फिर भी हम चाहते हैं कि उसका किराया रेलवे के बराबर ही कर दिया जाय। इसके साथ ही रेलवे में हम आसानी से अपना गट्ठर अपने पास रख लेते हैं और उसके गायब होने का डर नहीं रहता, लेकिन रोडवेज में यह बात नहीं है। उसमें गाड़ी में साफ लिखा हुआ है कि हमारा सामान ऊपर रख दिया जावेगा। लेकिन उसकी जिम्मेदारी रोडवेज पर नहीं होगी और १०–१० जगह जहां-जहां गाड़ी रुकती है वहां भीड़ में से निकल कर अपने सामान को देखे, नहीं तो अगर कोई भला मुसाफिर ऐसा निकल आया जो दूसरे का सामान ले जाना पसन्द करता हो तो सामान भी बचेगा नहीं और उसके लिये रोडवेज की जिम्मेदारी नहीं है, ऐसा लिखा हुआ है। तो मैं कहता हूं कि यह सब होते हुए भी रोडवेज में रेलवे से ज्यादा किराया लिया जाता है और वह सहूलियतें जो रेलवेज में दी जाती हैं वह भी नहीं मिल सकती हैं। तो हमारे किराये में कमी होनी चाहिये।

सामान ढोने के बारे में भी कहना चाहता हूं कि मैं तो आमदनी का रास्ता दिखाता हूं कि इस सूबे में बहुत सी ऐसी जगहें हैं जहां रोडवेज की ट्रकें नहीं पहुंच पाती हैं अगर हम उन सब जगहों पर ठीक से काम कर पावें और ठीक से उसकी व्यवस्था चला

[श्री गेंदा सिंह]

पावें तो मैं समझता हूं कि जो आमदनी आज है उससे दुगुनी, तिगुनी व चौगुनी तक बढ़ सकती है और ज्यादा लोगों को हम उसमें काम भी दे सकते हैं। और इस डिपार्टमेंट को भी आगे बढ़ा सकते हैं। तो किराये में कमी हो, रेलगाड़ी से ज्यादा न हो, और साथ ही साथ इन दोनों चीजों के रहते हुए उसकी आमदनी बढ़े और उसके बाद उस आमदनी का ऐसा बटवारा हम करें जो बटवारा उचित कहा जा सके। इन तीनों बातों को कहते हुए अन्त में मैं सरकार से दरख्वास्त करूंगा, मैं फिर याद नहीं दिलाऊंगा कि बजट पर ऐसा भाषण दिया था बल्कि यह कहूंगा कि अगर इस काम को यहां से शुरू किया जाय तो सरकार को कोई कठिनाई नहीं होगी क्योंकि नया-नया काम शुरू हुआ है। और मैं विश्वास दिलाता हूं कि इसके बड़े से बड़े अफसर को और अगर १ हजार रुपये पर रहने को कहा जायगा तो वह राष्ट्र के नाम पर इंकार नहीं करेगा। मैं उसकी राष्ट्रभक्ति पर विश्वास करता हूं। जो लोग ऊंचे ओहदों पर बैठे हैं उनकी राष्ट्र-भक्ति हम से कम नहीं है। अगर राष्ट्रभक्ति के नाम पर कहा जायगा तो उनसे इंकार नहीं होगा और वे सरकारी नीति का इस विधेयक के द्वारा अनुसरण करेंगे जिससे मुसाफिरों को मदद मिलेगी, सरकार को मदद मिलेगी। मैं समझता हूं कि इतना कह कर सूबे में एक ऐलान करें जिससे एक एटमासफियर बन सके।

श्री हुकुमसिंह--मैंने इस तरफ के कई माननीय सदस्यों की बातें सुनीं और समय का नियंत्रण न होने के कारण लम्बी-लम्बी तकरीरें भी हुईं और मैंने बड़ी जबरदस्ती के साथ सुनने की चेष्टा की। तमाम समाजवाद और दुनिया भर की बातें कहीं गईं। मैंने शुरू में ही कह दिया कि यह मौका नहीं है इसके प्रचार का। बार-बार इस बात पर जोर दिया गया कि सरकार इस सिद्धान्त का एलान कर दे कि न्यूनतम और सब से ज्यादा वेतन में यह औसत रहेगा, जिसका एलान कि बजट में हो चुका। कितना शुभ दिन था, उचित मौका भी था। लेकिन हर मौके पर वही राग, होली के दिन भी वही राग, कजली के दिन भी वही राग, मोहर्रम के वक्त भी वही राग, यह तो वैसी ही बात है।

श्री मदन मोहन उपाध्याय (जिला अल्मोड़ा)—लड़ाई के वक्त भी वही राग ?

श्री हुकुमसिंह--लड़ाई तो यहां कोई लड़ता नहीं, नान वायलेंस से काम होता है। बेमौके की शहनाई अच्छी नहीं लगती, चाहे बनारस का शहनाई वाला ही क्यों न बुलाया जाय। सरकार ने ऐलान किया था, बजट के मौके पर किया, वित्त मंत्री ने किया, किसी के कहने पर नहीं किया, खुद किया। ऐलानात रोज नहीं बदलते। मंगल-मंगल ८ रोज हुए और अब दूसरा ऐलान करें। ऐसे बार-बार ऐलनात की कोई महत्ता भी नहीं रह जाती। सरकार जब ऐलान करती है तो सोच समझ कर करती है। और उसका कार्य रूप में परिणित करने की चेष्टा भी करती है। लिहाजा यह मांग कि फिर ऐलान किया जाय इससे मैं सहमत नहीं हूं। मुझे इससे हमदर्दी है। खासकर गेंदा सिंह जी से और गेंदा सिंह जी के बात के साथ भी हमदर्दी है लेकिन यह बेमौके की शहनाई है। इसलिये मैं मजबूर हूं। हमारे दोस्त नारायणदत्त जी ने तकरीर की, अवधेशप्रताप सिंह जी ने भी तकरीर की, जोरावर वर्मा जी ने भी तकरीर की.....

श्री रामनारायण त्रिपाठी--जोरदार तकरीर की।

श्री हुकुमसिंह--बड़ी कमजोर तकरीर की। आपने जोर महसूस किया होगा और गेंदा सिंह जी ने भी लम्बी तकरीर की लेकिन हमने जो एक मुसीबत बतलाई थी उसको हल करने की कोई चेष्टा नहीं की। चेष्टा क्यों करते, क्योंकि कोई हल उसका था नहीं। यह तरमीम जो है अनावश्यक है। इसका मकसद यह नहीं है कि इस विधेयक में रक्खा जाय, न तो जरूरत है और न कानूनन इसको रखना ही चाहिये।

अगर यह सिद्धान्त मान लिया जाय कि इस विधेयक में एक ऐसा अमेंडमेंट आना चाहिये और जिस समय यह उसूल ले डाउन कर दिया जाय तो जितने डिपार्टमेंट हैं सबका अलग-अलग विधेयक आये और उसमें एक ऐसा उसूल ले डाउन किया जाय । बिला कोई उसूल ले डाउन किये कानून के जरिये से वित्त मंत्री ने ऐलान किया और जिस तरीके से ऐलान किया और उनका ऐलान जो है वह कानूनन जायज है । जब हम बिला विधेयक के कर सकते हैं तो इसे इस विधेयक में लाने की जरूरत ? हमारे दोस्त रेशम में टाट का पेबन्द लगाना चाहते हैं। मेरी उस बात का जवाब किसी ने नहीं दिया और मैं जवाब पाने का मुन्तजिर ही रहा। किसी ने मुझसे नहीं कहा कि जरूरत है या नहीं। मैं कहता हूं कि कतई जरूरत नहीं। अगर आप मुझे मुतमईन कर दें तो मैं फिर सोचूं कि मैं इसको करूं या नहीं। हम बिला लेजिस्लेशन के इसको कर सकते हैं और हमने किया भी लिहाजा बेजरूरी चीजों को तरमीम में लाने की जरूरत नहीं। इसका एक ही मकसद था और वह पूरा हो गया। लोग नासमझ नहीं हैं। जो इसकी प्रोपेगेंडा वेल्यू थी वह पूरी हो गई है। यहां लोग काफी समझदार हैं। मैं कहना चाहता हूं कि इसकी कतई जरूरत नहीं थी और जिस चीज की जरूरत न हो वह कानून में नहीं रहनी चाहिये। वैसे बातचीत में चाहे जितना कहें लेकिन यह कानूनसाज हाउस है, इसमें जो कानूनन जायज होगा वही बात कानून में लानी चाहिये । इस बात को कानून में लाने से कोई बहुत अच्छी बात नहीं दिखाई पड़ती।

मैं और कुछ न कह कर इतना ही कहूंगा कि इसकी जरूरत नहीं, जैसा कि मैंने पहले ही कहा था, और जहां तक किराये का ताल्लुक है उसके बारे में हमारे मित्र ने कहा कि लखनऊ से सिधौली का १५ आना रेल का और २४ आना रोडवेज का किराया है। रेल का किराया तो थर्ड क्लास का बतलाया और बस का किराया अपर क्लास का बतलाया फर्क दिखाने के लिये। यहां बहुत से लोग मैथमेटिक्स जानते हैं, दोनों चीजें एक दर्जे की हों, दोनों का किराया एक दर्जे का हो और तब कोई फर्क हो तब तो कोई बात है आप उधर थर्ड क्लास का किराया बतलायेंगे और इधर अपर क्लास का, तो दोनों में कोई कंपेरीजन नहीं हो सकता। जरूर फर्क होगा। हमारे मित्र यह चाहते हैं कि बैलगाड़ी का किराया, इक्के का किराया, ऊंट गाड़ी का किराया, बस का किराया, रेल का किराया, हवाई जहाज का किराया, सभी का किराया एक रेट से हो जाय। जब आप मुन्तजिम होंगे तो आप ऐसा ही कर लेना, मैं नहीं कर सकता। अभी हाल में लोअर क्लास का किराया ८ पाई था जिसे घटा कर साढ़े सात पाई किया गया। अपर क्लास का १०।। पाई था जो ९ पाई किया गया। तो हमारी रुझान कम करने की है। जहां गुंजायश हो तो वहां कम करने में हमको दरेग नहीं और जरा भी उज्र हीला नहीं लेकिन यह तो कोई नहीं कर सकता कि कास्ट ज्यादा हो और आमदनी कम हो। ऐसा तो समाजवाद में भी नहीं चलेगा कि नुकसान होता जाय और कमी करते जायं। कैसे हो सकता है ? सभी बातों को समझ करके, सब बातें जान करके बात करिये। मेरे दोस्त ने रेलवे के किराये की बाबत पहले कहा नहीं था, लेकिन नारायणदत्त जी ने भी एक लम्बी तकरीर की, अवधेश प्रताप जी ने भी कहा, जोरावर जी ने कहा या नहीं मुझे याद नहीं । लेकिन उन सब को सुन कर मुझे एक बात याद आई कि मुद्दई सुस्त और गवाह चुस्त। जो संशोधन को पेश करने वाले हैं वह तो कुछ बात ही नहीं कहते लेकिन जो ताईद करने वाले हैं वह लम्बी लम्बी तकरीरें किये जाते हैं ताईद में और यह मेरी समझ में नहीं आया। वह इशारा भी कर देते तो ताईद होती, ठीक था, लेकिन ताईद करने वालों ने अपने आप बड़ी-बड़ी ताईद में बातें कहीं, आप चाहे जो समझें हों मेरी समझ में तो यह बात नहीं आई।

तो मैं इन सब बातों के साथ इसलिये भी इसमें तकरीर की जरूरत नहीं समझता क्योंकि जरूरत से ज्यादा वक्त खर्च हो गया है। मैं आशा करता हूं कि सदन इस तरमीम को, पहले मैं अपने मित्र से कहूंगा कि वे इसे वापस लें लें और अगर नहीं वापस लेते, हालांकि

[श्री हुकुम सिंह]

ऐसा होना नहीं चाहिये क्योंकि वह माकूल पसन्द आदमी हैं और आज इसका टेस्ट है इस संशोधन पर कि मेरी राय सही है या गलत, तो सदन इसे अस्वीकार करे।

श्री गेंदा सिंह---उपाध्यक्ष महोदय, एक बात की सफाई अगर हो जाय तो मैं अपन संशोधन को वापस ले लूंगा। वह सिर्फ इतनी बात है कि इस अमेंडमेंट के सिलसिले में न सही, निकट भविष्य में रलवे के तीसरे दर्जे के किराये से ज्यादा रोडवेज के तीसरे दर्जे का किराया नहीं होगा और दूसरी बात यह कि जो १ और १३ का अनुपात किया अपने बजट में अगर वही लागू हो जाय तो मैं अपने संशोधन को वापस लेता हूं। मुझे आशा है कि मंत्री जी इस सिलसिले में कुछ कहेंगे।

श्री हुकुमसिंह---मुझे और कुछ नहीं कहना है।

श्री उपाध्यक्ष---प्रश्न यह है कि खंड ३ के उपखंड (१) के अन्त में निम्नलिखित शब्द बढ़ा दिये जायं :---

"परन्तु प्रतिबन्ध यह होगा कि इस प्रकार के पथ परिवहन सेवाओं में लगे हुए व्यक्तियों को जो पारिश्रमिक मिलेगा उसमें एक और दस अर्थात् दस गुना से अधिक का अन्तर नहीं रहेगा तथा किसी भी दशा में रेल के किराया से अधिक किराया यात्रियों से नहीं लिया जायगा।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

*श्री मदनमोहन उपाध्याय---माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से यह संशोधन पेश करना चाहता हूं कि खंड (३) के अन्त में निम्नलिखित प्रतिबन्ध रख दिया जाय---

"किन्तु प्रतिबन्ध यह है कि ऐसा करने के पहले राज्य सरकार उक्त क्षेत्र के मोटर आपरेटरों या उनकी यूनियन से परामर्श लेने के बाद ही ऐसा करेगी।"

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक सड़कों पर सरकार की गाड़ियां चलाने का प्रश्न है, कौन सा रूट लिया जाय और कौन सा न लिया जाय, कहां पर जनता के सार्वजनिक हित के लिये तथा समाज कल्याण के लिये यह आवश्यक है कि वहां पर सरकारी गाड़ियां चलाई जायं, इस पर जब एक दफा सरकार विचार कर लेगी उसके बाद फिर सरकार को अपने विचार को बदलने का मौका बहुत कम मिलता है। तो प्रश्न यह है कि जब यह विचार सरकार करे कि आया किस सड़क पर उसको अपनी गाड़ियां चलानी हैं या नहीं, उस पर फैसला करने के पहले, मेरा संशोधन यह कहता है कि उस सड़क पर चलने वाली या उस जिले में चलने वाली जो गाड़ियां हों उनके मालिकों से भी कुछ परामर्श कर लिया जाय। वह इसलिये भी हो सकता है कि वहां के लोग और कोई सुझाव दे सकें, वहां के लोग यह बता सकें कि यहां पर सरकार की गाड़ियां चलने से कोई खास फायदा नहीं हो सकता है, किसी दूसरे तरीके से सरकार को राजी कर सकें कि वहां पर सरकार को अपनी गाड़ियां नहीं चलानी चाहिये। इसलिये मैं समझता हूं कि इसका फैसला होने के पहले एक दफा अगर वहां के लोगों से पूंछ लिया जाय तो उचित होगा। उपाध्यक्ष महोदय, जो दफा ७ के बाद से एक कमेटी बनायी गयी है जिसको वह अधिकार दिया जाता है कि वह आब्जेक्शन पर अपना फैसला करे तो माननीय मंत्री जी यह तो हमें समझा दें और आज यहां पर साफ कर दें कि जो दफा ७ में एक तीन आदमियों की कमेटी बनेगी जिसमें ट्रान्सपोर्ट कमिश्नर होगा, उस डिवीजन का कमिश्नर होगा और ट्रान्सपोर्ट

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

का सेक्रेटरी होगा वह किस बात का एतराज़ सुनेगी। क्या वह इस बात का एतराज सुनेगी कि अगर गवर्नमेंट ने जो नोटिफिकेशन दफा ३ के मातहत कर दिया है उस नोटिफिकेशन के बाद भी क्या उस कमेटी को यह अधिकार होगा कि सरकार जिन सड़कों पर गाड़ियां चलाना चाहती है उन पर इस बात का भी फैसला करे कि वह अपनी गाड़ियां वहां नहीं चलायेगी ? जहां पर सरकार ने एक दफा फैसला किया कि हम अपनी गाड़ियां चलायेंगे दफा तीन के मुताबिक, तो सरकार पीछे हटने वाली नहीं है। इस मामले में माननीय मंत्री जी जरा सफाई कर देंगे तो उससे पोजीशन बिल्कुल साफ हो जायगी। उपाध्यक्ष महोदय, जब एक दफा गजट में नोटीफिकेशन हो गया और सरकार ने अपनी इच्छा जाहिर कर ली तो फिर जो कमेटी दफा सात के अन्दर बाद को बनायी जा रही है और मोटर आपरेटर्स को इस बात का मौका दिया जा रहा है कि वह एतराज कर सकते हैं कि वहां पर से उनकी गाड़ियां न हटायी जायं और सरकार की गाड़ियां वहां न चलायी जायं, अगर उस इच्छा के एक बार जाहिर हो जाने के बाद भी सरकार उसको बदल देने के लिये तैयार हो तब तो कोई आपत्ति नहीं है।

किसी न किसी वक्त तो मोटर आपरेटर को इस बात का मौका मिलेगा कि वह सरकार को समझाये या उस कमेटी को समझाये कि इन सड़कों पर सरकारी गाड़ियां नहीं चलनी चाहिए। लेकिन अगर उस कमेटी को इस प्रश्न पर विचार करने का अधिकार नहीं है तो कभी न कभी तो उस रूट पर मोटर चलाने वाले आपरेटर्स से सरकार को कुछ सलाह मशविरा लेना चाहिये। भले ही सरकार उसको न माने, भले ही सरकार यह फैसला करे उसके बाद भी कि वह वहां अपनी गाड़ियां चलायेगी। लेकिन मेरा संशोधन तो यह है कि उनकी बात तो कम से कम एक बार सुनली जाय। तो दोनों दफा ३ और दफा ७ इनको साथ साथ देखें माननीय मंत्री जी कि उनकी मंशा क्या है। एक दफा तो उनको कहीं न कहीं मौका मिलना ही चाहिए। मैं समझता हूं पहले ही नोटीफिकेशन में उनको मौका मिल जाना चाहिए क्योंकि, उपाध्यक्ष महोदय, फिर बाद को सरकार की प्रेस्टिज का भी प्रश्न आ जाता है। फिर सरकार यह सोचती है कि एक दफा हमने नोटीफिकेशन कर दिया, अब इससे पीछे हटना ठीक नहीं है। और हमारे भाई भी एतराज करते हैं इस पर कि साहब आपने नोटिफिकेशन किया और बाद में हटा भी दिया, चाहे भले ही इसके लिये सरकार को अधिकार हो कि वह चाहे तो अपनी गाड़ियां न भी चलाये, मगर फिर भी उनको मौका मिल जाता है कहने का कि किसी से रुपय खाये होंगे इसलिए एक दफा नोटीफिकेशन करने के बाद फिर गाड़ियां नहीं चला रहे हैं। इसलिए उस चीज को बचाने के लिये मैं समझता हूं कि सरकार इस बात का पहले मौका दे दे कि उनसे पूछ लिया जाय। एक दफा जब सरकार की तरफ से नोटीफिकेशन हो जाता है, उनका इरादा जाहिर हो जाता है, उसके बाद फिर जरा मुश्किल सी हो जाती है, क्योंकि यह जो तीन अफसर बाद को रखे गये हैं, एक तो कमिश्नर साहब हैं, सरकार के ही आदमी हैं, एक ट्रांसपोर्ट सेक्रेटरी साहब हैं, वह भी सरकार के आदमी हैं, और तीसरे जो ट्रांसपोर्ट कमिश्नर होंगे वह भी सरकार के ही आदमी होंगे। तो फिर ये तीन लोग तो इस बात का फैसला नहीं कर सकते सरकार के उस इरादे के एक बार जाहिर हो जाने के बाद कि सरकार उन रूट्स पर गाड़ियां चलायेगी कि वह न चलाये, या उसके इरादे को बदल देने का वह फैसला करें। मेरा यह संशोधन है कि नोटीफिकेशन करने के बाद मोटर आपरेटर्स जो उस रूट के हैं, उनकी जो यूनियन हैं, मैं सब से बात करने के लिये नहीं कहता, उनकी जो रजिस्टर्ड यूनियन है, जिसको मान्यता प्राप्त है, उससे पूछ लिया जाय। मेरे कहने का मतलब सिर्फ इतना ही है कि वह अगर कोई सलाह दे सरकार को तो उसकी सलाह को सरकार को कम से कम सुन तो लेना चाहिए। भले ही बाद में सरकार अपने फैसले को न बदले। मगर कम से कम एक बार उनकी बात को सुन तो ले।

जहां तक मैं समझता हूं, जो कमेटी दफा ७ में बनाई गई है उसका काम तो यह सुनने का होगा कि अगर सरकार ने कोई रूट ले लिया है और

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

प्राइवेट आपरेटर को कोई दूसरा रूट दे दिया है तो उस रूट पर अगर कहीं पेट्रोल पम्प की शिकायत है, उनको पेट्रोल लेने की दिक्कत है, या और कोई ऐसी शिकायत है तो उसको वह कमेटी देखेगी। ऐसे ही छोटे-मोटे काम वह कमेटी कर सकती है न कि उनकी इस बात को वह सुन सकती है कि इस रूट पर सरकार गाड़ियां न चलाये। इसका नतीजा क्या होता है? नतीजा यह होता है कि आपरेटर बेचारे गरीब लोग होते हैं, वह सीधे-सादे होते हैं, उनके वकील लोग उनके पास जाते हैं और उनसे कहते हैं कि तीन आदिमयों की एक कमेटी बैठने वाली है। उसके पास इस मामले को ले जा सकते हैं। नतीजा यह होता है कि उन्हें एक मौका मिल जाता है उनके पास जाकर के कुछ रुपया वसूल कर लेने का। काफी रुपयों की थैली उनको देनी पड़ती है और वह ग़रीब इसमें फंसते हैं। तो अगर पहले ही मालूम हो जाय कि दफा तीन के बाद किसी प्रकार भी सरकार का इरादा नहीं बदला जा सकता है तो मोटर आपरेटर्स को कम से कम यह तो मौका मिलेगा कि किसी वकील को तो वह उस ट्रिब्यूनल के सामने ले जाने की जुर्रत नहीं करेंगे, न उसको वहां पर ले जाकर कोई फायदा ही होगा और कम से कम वकील की फीस ही बच जायगी। इसलिए अगर इन तीन बातों को एक साथ माननीय मंत्री जी सफाई देंगे तो मामला साफ हो जायगा। अगर अधिकार उसे मिलता है तो कोई आवश्यकता नहीं है, अगर नहीं दिया जाता है तो उन लोगों के लिए इस सम्बन्ध में सलाह मशविरा कर लें, इसमें कोई लम्बी-चौड़ी बात नहीं है। मैं समझता हूं कि उनको कोई आपत्ति नहीं होगी और मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि वह इसको स्वीकार करें।

श्री हुकुमसिंह—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक इस बात का सम्बन्ध है कि जिन परमिट होल्डर्स के रूट्स लिये जायं उनके साथ किसी किस्म की कोई ज्यादती नहीं होनी चाहिये, इसमें हममें और उपाध्याय जी में कोई अन्तर नहीं। वह भी वही बात चाहते हैं, एक बैज भी लगाये हुए हैं...

श्री मदनमोहन उपाध्याय—एक इससे भी यह बड़ा बैज है, जो अभी लगाया नहीं है।

श्री हुकुमसिंह—उसे जेब में रखिये। यह इस बात का संकेत है कि उनकी भी उनकी बहबूदी में बड़ी दिलचस्पी है और मुझे भी उनकी बहबूदी में दिलचस्पी है। बैज हमारे पास हो या न हो, हम इसके जिम्मेदार नहीं हैं। अगर हमारे मित्र धारा ५, ६ और ७ को पढ़ लें, और जरूर पढ़ा होगा, तो उससे यह साफ जाहिर है कि सरकार ने भी इसमें ऐसा प्रबन्ध किया है कि जिनके रूट्स लिये जायं उनको कुछ आप्शन दिया जाय और मौका दिया जाय एतराज करने का। क्योंकि जब नोटिस हम देंगे कि तुम्हारी यहां पर मोटर चलती है, यह दूसरे रूट पर बदल दी जाय, अगर आप पसन्द कर लें तो ठीक है और अगर नहीं पसन्द करते तो जब कैंसिल होगा तो नोटिफ़िकेशन होगा। तब उसको हक है कि वह आब्जेक्शन फाइल करे, एतराजात फाइल करे।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—मैं माननीय मंत्री जी से यह कहूंगा कि वह गवर्नमेंट की तरफ से कमिट कर रहे हैं। जरा पूछ लें और सलाह मशविरा कर लें। अगर ऐसी बात हो जायगी तो बड़ा आराम हो जायगा।

श्री हुकुमसिंह—ठीक है। लेकिन मुझे सलाह मशविरा की जरूरत नहीं पड़ती। मेरे अन्दर इतनी कामनसेंस है कि मैं जो बात कहता हूं वह मुनासिब ही समझ कर कहता हूं। तो मैं यह कहना चाहता हूं कि आब्जेक्शन करने का उनको मौका है और वह आब्जेक्शन

जो कमेटी बनेगी वह कमेटी उनके आब्जेक्शन्स को सुनेगी, उनकी सारी बहस सुनेगी, सारे उज्रों को सुनेगी और विचार करेगी और विचार करने के बाद निर्णय देगी। तो उनके लिए मौका है कि अपने एतराजात पेश करें। यह परामर्श करने की बात तो एक तवालत देने की बात है। जिनके रूट लेंगे वह यह कह देंगे कि हां, ले लीजिये ? आप उनसे ज्यादा सम्पर्क में हैं आप जानते हैं कि बहुत कम केस ऐसे मिलेंगे जो शायद यह कह दें कि यह उचित है, जनहित में है, ऐसा कर दीजिये। उसमें एक तवालत और परेशानी होगी और मामलात में देर होगी। जहां तक उनको मौका देना है उज्रदारी का, वह है उनको। इसलिये जो सोता हुआ है उसको जगाया जा सकता है, लेकिन जो जागा हुआ है उसको जागने में मुश्किल का सामना करना पड़ता है। इसमें कोई फायदा नहीं, जनहित में नहीं पड़ेगा। ऐसी सूरत में मैं अर्ज करना चाहता हूं, ज्यादा तक़रीर नहीं देना चाहता हूं कि चूंकि इसमें प्रावीजन है उनको मौका देने का, एतराजात करने का, इसलिए इसकी जरूरत नहीं है। इसलिए मैं इसका विरोध करता हूं।

*श्री मदनमोहन उपाध्याय—उपाध्यक्ष महोदय, मुझे बड़ी खुशी इस बात की हुई कि माननीय मंत्री जी ने गवर्नमेंट की ओर से इस बात का आश्वासन दिलाया कि मोटर आपरेटर को इस बात का भी अधिकार होगा कि वह एतराज इस पर कर सके कि जिन सड़कों पर सरकार गाड़ी लगा रही है उन पर न लगाये। अगर यह इच्छा सरकार की है और माननीय मंत्री महोदय ने साफ कह दिया है और उपाध्यक्ष महोदय, मैंने इस बिल को बड़े गौर से पढ़ा है और पुराने ऐक्ट को भी पढ़ा है और इसमें ऐसी बिल्कुल कोई भी गुंजायश नहीं है कि किसी प्रकार की अपील या आब्जेक्शन मोटर आपरेटर कर सके कि सरकार उस सड़क पर गाड़ी न चलाये जिस पर उसकी गाड़ी चलती है तो कोई ऐसी चीज इसमें नहीं है। मैंने जैसे कि कहा दफा ४ और ५ में आब्जेक्शन होंगे। तीसरी दफा में यह होता है कि सरकार इच्छा जाहिर करती है कि फलां रूट पर हमें अपनी गाड़ी चलानी है। दफा ४ में यह होता है कि इस तरीख़ से इस रूट पर इतनी गाड़ी चलानी है और ५ के मुताबिक आब्जेक्शन्स होते हैं और दफा ७ में जो कमेटी बन गई है वह उनको सुनती है। सरकार का इरादा है कि वह इस बात को सुने जैसे कहीं पर पेट्रोल पम्प नहीं है, जैसे जहाँ गांड़ी चलती थी, वहां हटाई जा रही है और दूसरी जगह पर पेट्रोल पम्प का इन्तजाम नहीं है तो सरकार उस आपत्ति को सुन सकती है कि यहां पर अगर पेट्रोल पम्प नहीं है तो उधर से गाड़ी ले जाने का मौका उसको दे दिया जाय। लेकिन इस बात का मौका नहीं दिया जा रहा है कि वह इस बात की बहस करे कि इस सड़क पर सरकार अपनी गाड़ी न चलाये, यह नहीं है। अगर ऐसा नहीं हो जाय जैसा कि मंत्री जी ने कह दिया है, लेकिन मेरी समझ में नहीं आया कि कैसे उन्होंने यह कह दिया। अगर ऐसा कहा गया है और सरकार की इच्छा है तो फिर कोई एतराज की बात नहीं है और मोटर आपरेटर्स को मौका मिलेगा और वह अपने आब्जेक्शन्स रख देगा और और सरकार उनको सुन ले जैसा कि मंत्री जी ने कहा है कि उन्हें यह कहने का अधिकार है कि उस सड़क पर सरकार की गाड़ी न चलें और हमारी गाड़ी चलें तो मुझे कोई ऐतराज नहीं है।

यह बात मैं मानता हूं कि जब आप किसी से रोजी लेते हैं, आप किसी की चीज लेते हैं या आप किसी से कहते हैं कि तुम इस सड़क पर अब गाड़ी न चलाओ और अब हमारी गाड़ी चलेगी तो कोई भी नहीं कहेगा कि आप गाड़ी चलाइये और वह जरूर ऐतराज करेंगे। लेकिन आप इससे उनको मौका देंगे कि वह यह कहें कि क्यों न चलाई जाय। इसलिये अगर आप उसको समझा सकें, उससे बातचीत कर सकें, कोई कम्प्रोमाइज हो सके तो बहुत अच्छा है और जिन पर नोटीफ़िकेशन का असर पड़ने

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

बाला है उनकी सलाह तथा मश्विरा अवश्य होनी चाहिये और अगर वह नहीं मानते हैं तो आप जो चाहे फैसला कर सकते हैं। इसलिये मैंने यह संशोधन रखा था और मेरी समझ में यह बात नहीं आई। हो सकता है कि मैं गल्ती पर होऊं लेकिन माननीय मंत्री जी तो सरकार की ओर से कमिट कर रहे हैं। लेकिन हम इसी को पेश कर देंगे कि मंत्री जी ने साफ कह दिया है कि ऐतराजात सुने जा सकते हैं। हम उनकी स्पीच को रख देंगे तो मंत्री जी क्या कहेंगे? मैं जानता हूं कि हमारी कैबिनेट के मेम्बर हैं और उनकी सारी जिम्मेदारी है लेकिन वह इसी हंसी मजाक में इस बिल को न टालें। मैं यह नहीं चाहता कि चार हंसी की बातें इधर कर दी, चार हंसी की बातें उधर करदीं। मैं इस बिल के महत्व को इस हंसी मजाक से कम नहीं करना चाहता हूं और सरकार को मैं हंसी मजाक का खेल नहीं समझता हूं। मैं तो सिर्फ इतना ही कहता हूं कि सरकार जब कोई कानून बना रही है तो उस कानून के हर पहलू पर उसे सोच समझ कर बात करनी चाहिये। और यही मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि इसका जवाब देने से पहले वह इस पर विचार कर लें और अपने डिपार्टमेंटल हेड की भी राय पूछ लें।

श्री हुकुमसिंह---माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जैसी लम्बी तकरीर और जैसी तेजी के साथ हमारे उपाध्याय जी कर सकते हैं मैं तो वैसी कर नहीं सकता, और न मुझे करने की जरूरत रहती है क्योंकि मुझे गैलरी को सुनाना नहीं है, मैं तो जो बात यथार्थ होती है वही कहता हूं। किसी वकील से आप दरियाफ्त कर लें।

श्री मदनमोहन उपाध्याय--- मैं खुद वकील हूं।

श्री हुकुमसिंह---हां, लेकिन आप फिर पढ़िये। मैंने वह बात कही है जो दफा ५, ६ और ७ में प्रोवाइडेड है। मेरे मित्र अपने को वकील बताते हैं। मैंने उनकी बात सुनी कि अगर मेरी स्पीच कोट कर दी जायगी तो वह बाध्य होगी। मैं उनको बताना चाहता हूं कि मिनिस्टर की स्पीच बाध्य नहीं होती है, जो सेक्शन के माने होते हैं वह अदालत लगाती है। लिहाजा अपनी जगह पर खूब सोच लीजिये, यह अलिफ, बे है कानून का। हमने वही कहा है जो इन दफात में है। इसके अलावा मैं एक पाई भी आगे जा नहीं सकता और पीछे हट नहीं सकता। आपके संशोधन की कतई जरूरत नहीं थी। आप अगर संशोधन न लाते तो वह कानून वैसे ही बदस्तूर रहता। लिहाजा आपकी कोई मेहरबानी आपरेटर्स पर नहीं होती अगर आप यह कहें कि मैंने हुकुमसिंह से कहला लिया.....

श्री नारायणदत्त तिवारी---प्वाइंट आफ आर्डर। श्रीमन्, मैं आपका ध्यान स्पीकर महोदय की एक पुरानी रूलिंग की ओर दिलाना चाहता हूं जिसमें उन्होंने बतलाया था कि कोई माननीय सदस्य किसी दूसरे सदस्य पर यह आक्षेप नहीं लगा सकते कि वह गैलरियों को केटर करते हुए या गैलरियों की ओर इशारा करते हुए भाषण दे रहे हैं। अभी माननीय मंत्री दो बार इसको कह चुके हैं। इसलिये मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि आप इस विषय में अपनी रूलिंग देने की कृपा करें।

श्री उपाध्यक्ष---मैं तो समझता हूं कि माननीय मंत्री को यह बात नहीं कहनी चाहिये कि यह गैलरी के लिये स्पीच दी गयी है।

श्री हुकुमसिंह---जी, बहुत अच्छा, लेकिन वह देख रहे थे इधर उधर। तो मैं यह कहना चाहता हूं कि इसमें कोई भ्रम नहीं है, जो दफा जिस तरह से है उसी तरह से रहेगी और यह तरमीम बिल्कुल अनावश्यक है, लिहाजा मैं इसकी मुखालिफत करता हूं।

श्री उपाध्यक्ष--प्रश्न यह है कि खंड (३) के अन्त में निम्नलिखित प्रतिबन्ध रख दिया जाय---

"किन्तु प्रतिबन्ध यह है कि ऐसा करने के पहले राज्य सरकार उक्त क्षेत्र के मोटर आपरेटरों या उनकी यूनियन से परामर्श लेने के बाद ही ऐसा करेगी।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री उपाध्यक्ष--प्रश्न यह है कि खंड ३ इस विधेयक का अंग माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

खंड ४

राज्य पथ-परिवहन सेवा की योजना।

४--(१) धारा ३ के अधीन विज्ञप्ति प्रकाशित होने के पश्चात् यथाशीघ्र, राज्य सरकार अथवा यदि राज्य सरकार आदेश दे तो ट्रांसपोर्ट कमिश्नर, धारा ३ के अधीन प्रख्यापन के अनुसार राज्य पथ-परिवहन सेवा की योजना निर्दिष्ट रीति से प्रकाशित करेंगे।

(२) उपधारा (१) के अधीन योजना में निम्नलिखित में से किन्हीं अथवा सभी बातों की व्यवस्था होगी, अर्थात्---

(क) वह दिनांक जिस पर राज्य पथ-परिवहन सेवा के संचालन का आरम्भ होगा ;

(ख) वह मार्ग अथवा मार्ग का भाग जिस पर राज्य पथ-परिवहन सेवा की व्यवस्था की जायगी ;

(ग) वे राज्य पथ-परिवहन सेवायें जिनकी किसी मार्ग अथवा उसके किसी भाग पर व्यवस्था की जाने वाली हो तथा उस मार्ग अथवा उसके किसी भाग पर योजना से भिन्न परिवहन सेवाओं के निषेध अथवा निरोध की व्यवस्था ;

(घ) वह आयति (extent), यदि कोई हो, जिस तक खंड (ख) में निर्दिष्ट मार्ग अथवा उसके किसी भाग पर राज्य सरकार के अतिरिक्त दूसरे व्यक्तियों द्वारा पथ-परिवहन सेवाओं की व्यवस्था की अनुमति दी जा सकेगी ;

(ङ) वे पथ परिवहन सेवायें जिनकी व्यवस्था केवल राज्य सरकर करेगी अथवा जिनकी व्यवस्था राज्य सरकार रेलवे के सहयोग में करेगी ;

(च) ऐसी सेवाओं में प्रयुक्त होने वाले परिवहन वाहनों (transport vehicles) का प्रकार और वहन क्षमता (type and carrying capacity).

(छ) मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ के चैप्टर ४ के अधीन दिये गये वर्तमान अनुज्ञापत्रों (permits) का निरसन (cancellations) अथवा परिष्करण (modification);

(ज) मार्ग पर चलने वाले परिवहन वाहनों की संख्या में कमी ;

(झ) वर्तमान अनुज्ञा-पत्रों के अन्तर्गत मार्ग का कम किया जाना (curtailment) अथवा अन्य मार्ग अथवा मार्गों पर अनुज्ञापत्रों का संक्रामण (transfer) ;

(ञ) यात्रियों की सुविधा; तथा

(ट) अन्य ऐसे पारिणामिक अथवा आनुषंगिक (consequential or incidental) मामले जो योजना के प्रयोजनों के निमित्त अपेक्षित अथवा आवश्यक हों;

(३) जब धारा ३ की उपधारा (१) के अधीन विज्ञप्ति के अनुसार कोई परिवहन सेवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित होने को हो, और उपधारा (२) के खंड (छ) के अधीन वर्तमान अनुज्ञापत्रों का निरसन अथवा परिष्करण आवश्यक हो गया हो, तो योजना में निरस्त अथवा परिष्कृत किये जाने वाले अनुज्ञापत्रों के व्योरों की भी व्यवस्था होगी और ऐसा करने में राज्य सरकार अथवा ट्रांसपोर्ट कमिश्नर, जैसी भी दशा हो, निम्नलिखित बातों का ध्यान रखेंगे अर्थात्—

(क) अवधि के आधार पर सबसे पुराने अनुज्ञापत्र दूसरों की अपेक्षा पहले निरस्त अथवा परिष्कृत किये जायेंगे ;

(ख) जब एक ही व्यक्ति के पास एक ही मार्ग पर दो या दो से अधिक अनुज्ञापत्र हों, तो यथासंभव कम से कम एक अनुज्ञापत्र निरस्त अथवा परिष्कृत नहीं किया जायगा ;

(ग) अनुज्ञापत्र के अधीनस्थ वाहन की दशा; तथा

(घ) अन्य कोई ऐसी बात जो नियत की जाय।

(४) उपधारा (२) के खंड (झ) के अधीन अन्य मार्गों पर अनुज्ञापत्रों के संक्रमण की व्यवस्था करने में मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ की धारा ४७ की उपधारा (१) अथवा धारा ५५ की उपधारा (१) जो भी प्रवृत्त हो, के उपबन्धों का ध्यान रखा जायगा; किन्तु किसी ऐसे संक्रामण संबंध में किसी कार्यवाही में इस आधार पर आपत्ति नहीं की जा सकेगी (shall not be questioned) कि इस प्रकार संक्रामित कोई अनुज्ञापत्र उक्त ऐक्ट के चैप्टर ४ के अधीन निश्चित संख्या-सीमा से बढ जायगा

*श्री मदन मोहन उपाध्याय—उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से निम्नलिखित संशोधन पेश करना चाहता हूं :—

खंड ४ के उपखंड (२) के भाग (ङ) को इस प्रकार रख दिया जाय :—

"(ङ) वे पथ परिवहन सेवायें जिनकी व्यवस्था केवल राज्य सरकार करेगी अथवा जिनकी व्यवस्था राज्य सरकार जनता के सहयोग से करेगी।"

इसमें यह लिखा है "वे पथ-परिवहन सेवायें जिनकी व्यवस्था केवल राज्य सरकार करेगी, अथवा जिनकी व्यवस्था राज्य सरकार रेलवे के सहयोग में करेगी;" मैं यह चाहता हूं कि यहां पर सिर्फ सरकार ही न रहे और रेलवे ही न रहे। प्राइवेट सेक्टर वालों को भी मौका मिलना चाहिये, वह सरकार से मिल कर अपना रोजगार करे। प्लानिंग कमीशन ने भी, उपाध्यक्ष महोदय, एक डाइरेक्टिव जो स्टेट्स को भेजा है उसमें उन्होंने कहा है कि स्टेट गवर्नमेंट्स जहां-जहां पर नैशनलाइजेशन आफ रोड ट्रांसपोर्ट कर रही है उन्हें इस बात का प्रयत्न करना चाहिये कि अपनी स्टेट के अन्दर वह एक ट्रिपार्टाइट आर्गनाइजेशन कायम करें जिसमें सरकार हो, रेलवे हो और जो प्राइवेट आपरेटर्स प्रदेश के अन्दर काम करते हैं अगर वह भी साथ काम करना चाहें तो उन्हें भी इस बात का मौका दिया जाना चाहिये कि वह सरकार से मिलकर, रेलवे

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

से मिल कर उन रूटों पर जहां पर सरकार गाड़ियां चलाती हैं, कोई कारपोरेशन वगैरह बना सकें। सरकार यह कहती है कि एक दफा ऐसा आफर प्राइवेट सेक्टर वालों को दिया गया था, उनसे पहले कहा गया था कि इस रोड ट्रांसपोर्ट में काम करना चाहें तो सरकार के इस मामले में मिल कर आकर कोई कार्पोरेशन बनायें लेकिन प्राइवेट आपरेटर्स ने उस वक्त उस प्रपोजल को नामंजूर कर दिया। हो सकता है कि उस समय उन लोगों ने नामंजूर किया हो और ऐसा समय कभी आ सकता है जब कि प्राइवेट सेक्टर वाले भी सरकार और रेलवे से मिल कर ऐसी कारपोरेशन स्थापित करने के लिये तैयार हो जहां पर तीनों मिल कर ट्रांसपोर्ट के काम को चला सकते हैं। पर आज इस बिल में तो इस बात की कोई गुंजाइश रखी ही नहीं गयी कि अगर कोई प्राइवेट आपरेटर अगर यह चाहे कि सरकार से सहयोग करके, रेलवे के साथ सरकार जो सहयोग करने जा रही है उससे मिल कर अगर इस किस्म का कारपोरेशन हमारे सूबें में कायम करना चाहे तो सरकार हमेशा के लिये उनके लिये दरवाजा बन्द कर देना चाहती है। चाहे सरकार करे या न करे, प्राइवेट सेक्टर को साथ ले कर कारपोरेशन बनाये या न बनाये, लेकिन अगर कभी ऐसा मौका आये तो उनको संशोधन करने की जरूरत न पड़े। इसलिये मेरा सुझाव यह है कि आज ही इस चीज को रख दिया जाय कि अगर प्राइवेट सेक्टर वाले राजी हो जायं और रेलवे और सरकार के साथ ट्रिपार्टाइट आर्गेनाइजेशन बनाने के लिये तैयार हो जायं तो उनको मौका मिलना चाहिये।

आखिर, उपाध्यक्ष महोदय, हमारी कोई प्लानिंग होगी या नहीं? हम ट्रांसपोर्ट में कोई प्लानिंग करेंगे, रोड डेवलपमेंट में कोई प्लानिंग होगी या नहीं? गवर्नमेंट आफ इंडिया ने एक ऐसा प्लानिंग कमीशन बनाया है जो हमारे ट्रांस्पोर्ट की पालिसीज को प्लान करता है और उन्होंने सारे मसलों पर विचार करके सारी बातों को सोच समझ कर इस बात का फैसला किया कि जहां जहां स्टेट्स नैशनलाइजेशन की बात करें वहां पर इस बात की कोशिश करें कि वहां पर ट्रिपार्टाइट आर्गेनाइजेशन हो। प्राइवेट सेक्टर भी वहां पर हो, स्टेट गवर्नमेंट भी हो और रेलवे भी हो। या तो आप साफ कह दीजिये कि हम प्लानिंग कमीशन को नहीं मानते या साफ कह दीजिये कि प्लानिंग कमीशन की सिफारिश इस स्टेट में लागू नहीं होती है, और वह किसी और हिन्दुस्तान के लिये प्लानिंग कमीशन बना हुआ है। उत्तर प्रदेश के लिये प्लानिंग कमीशन नहीं बना है। उत्तर प्रदेश तो एक इंडेपेंडेंट स्टेट है। अगर ऐसा सरकार कह देती है तो हमें कोई शिकायत करने की बात नहीं रह जाती है। लेकिन अगर सरकार मानती है कि प्लानिंग कमीशन है, प्लानिंग कमीशन की रेकमेंडेशन है, उस पर विचार किया जा सकता है, और यहां पर हमारे सामने यह बिल आ रहा है उसमें इस बात का प्राविजन नहीं किया जा रहा है कि अगर कोई प्राइवेट सेक्टर का आदमी उसमें अपना हाथ बटाना चाहे तो वह नहीं बटा सकता। यह कहां का इंसाफ है? उपाध्यक्ष महोदय, मैं ज्यादा समय इस पर नहीं लेना चाहता हूं। मैं समझता हूं कि आज परिवहन मंत्री यहां पर बैठे हैं। वह हमारे बुजुर्ग हैं मैं उनसे कुछ ज्यादा नहीं कहना चाहता हूं लेकिन इतना उनसे अवश्य कहूंगा कि वह इस सरकार को मजाक समझते हों लेकिन मैं मजाक नहीं समझता हूं और मैं इस विधान सभा को भी मजाक नहीं समझता हूं। हम यहां पर कानून बनाते हैं और कानून बनाते समय हर पहलू पर विचार करना हमारा और हर सदस्य का कर्त्तव्य है। हमारे यहां बैठने पर हजारों रुपया खर्च हो रहा है। अगर हम हर पहलू पर विचार नहीं करेंगे और अपनी राय का इजहार नहीं करेंगे तो मुझे इस बात का दुख होगा। यहां पर यह माननीय मंत्री जी ने कहा कि यह जिस प्रकार से यहां पर पेश होता है और जिस प्रकार से यह लिखा हुआ है वह वैसा ही पास होगा तो फिर यहां पर लेक्चर देने की क्या जरूरत है, और हमको इन संशोधनों पर क्यों विचार करने की जरूरत है, जो लिखा है वह तो पास हो ही जायगा। हम बोल रहे हैं उसका फिर क्या उपयोग हो सकता है? इस किस्म की बात सुनकर माननीय मंत्री जी की तरफ से हमें जरा दुख होता है। जो लोग इस बिल के महत्व पर जोर देते हैं और जो इसके हर पहलू पर विचार करना चाहते हैं उनको मौका जरूर मिलना चाहिये। मैं तो यह निवेदन करता हूं कि सरकार यह बताये कि वह प्लानिंग कमीशन की डाइरेक्टिव को मानती है या नहीं मानती है। सरकार यह कह सकती है कि जो डाइरेक्टिव प्लानिंग कमीशन ने भेजी हैं वह वहां पर लागू होंगी जहां पर नये ट्रांसपोर्ट की स्कीम लागू होंगी और

[श्री मदनमोहन उपाध्याय]

और जिन स्टेट ने ट्रांसपोर्ट नेशनलाइजेशन सन् १९४८ में ही शुरू कर दिया है उन स्टेट्स में लागू नहीं होंगी। नयी ट्रांसपोर्ट के लिये वह लागू होगी और उनके लिये ही वह ट्रिपार्टाइट आर्गेनाइजेशन की बात कही गयी है और वहीं वह लागू होगी। यहां पर लागू नहीं होगी। तो फिर हम सीधे प्लानिंग कमीशन के आफिस से मालूम कर लेंगे कि यह ट्रिपार्टाइट आर्गेनाइजेशन की बात उत्तर प्रदेश के लिये लागू है या नहीं। इसकी सफाई वहां से हो जायगी। इसकी कापी माननीय मंत्री के पास भी है उन्होंने भी देखा होगा कि इसके अन्दर क्या लिखा गया है। अगर ऐसी बात होगी कि वह उत्तर प्रदेश के लिये लागू नहीं है तो फिर हम माननीय मंत्री जी से प्लानिंग कमीशन की बात कराने के लिये तैयार नहीं होंगे। लेकिन जब तक हम इस बात को मानते हैं कि प्लानिंग कमीशन सब जगह इस चीज को कराना चाहता है और प्लानिंग कमीशन ने इसी वजह से सब जगह इसको भेजा है कि इस तरह से करना चाहिये तब तक हम यह समझते हैं कि हम इससे पीछे हटने के लिये तैयार नहीं हैं। उस प्लानिंग कमीशन की सिफारिश को क्यों यहां हमारी स्टेट ने नहीं माना? हम अपने यहां प्लांड काम को चला रहे हैं लेकिन उन लोगों को यह मौका देना चाहते हैं। मैं तो यह चाहता हूं कि इसमें यह ऐड कर दिया जाय कि प्राइवेट सेक्टर कार्पोरेशन मे उनके साथ मिलकर सरकार कोई काम करना चाहे तो वह कर सकता है। सरकार से सिर्फ इतनी बात कही जा रही है। अगर सरकार इसको उचित नहीं समझती है तो वह कह दे कि हम नहीं रखना चाहते किन्तु जनता की भलाई के लिये मैं उनसे निवेदन करूंगा कि वह इसको स्वीकार करें।

*श्री नारायण दत्त तिवारी—मैं उपाध्यक्ष महोदय, इस संशोधन में एक शाब्दिक संशोधन करना चाहता हूं कि जहां पर उन्होंने अपने संशोधन को दूसरी पंक्ति में शब्द "जनता" का प्रयोग किया है उसके अन्त में "रेलवे अथवा मोटर चालक संगठनों" रख दिया जाय।

श्रीमन्, यह संशोधन ऐसा है कि यहां पर यह जनता शब्द स्पष्ट कर देता है कि यहां पर जनता का अर्थ क्या है नहीं तो माननीय मंत्री जी अपने मत के अनुसार यह लिखदें कि जनता का अर्थ त्रिपार्टाइट सहयोग होगा। यह इसको और भी स्पष्ट कर देता है और मैं भी इसको स्पष्ट कर देता हूं कि समाजीकरण शब्द के अनुसार यातायात की व्यवस्था को सभी मानते हैं। यह जो व्यवस्था होती है वह संक्रमण काल के लिये होती है चाहे वह ट्रांजीशनल पीरीयड १० साल का हो या १५ साल का हो। यह उस समय के लिये होती है.....

श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य—प्वाइन्ट आफ आर्डर सर, मैं आपका ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूं कि धारा ३ जिसको सदन ने स्वीकार कर लिया है उसके मुताबिक ही धारा ४ में ही वह इस वक्त प्रश्न पैदा होगा.....

श्री नारायणदत्त तिवारी—उसी में यह ऐड किया जा रहा है।

श्री द्वारकाप्रसाद मौर्य—श्रीमन्, आन ए प्वाइन्ट आफ आर्डर। माननीय नारायण दत्त तिवारी जी ने जो संशोधन मोटर आपरेटर्स के बारे में प्रस्तुत किया है उसके बारे में मेरा कहना यह है कि इस धारा का संबंध जिसमें कि संशोधन उपस्थित किया जा रहा है, धारा ३ से है जो इस सदन ने पास कर दी है, जब उसमें इस प्रकार के कोई शब्द नहीं हैं तो इसमें किस प्रकार से यह संशोधन आ सकता है? धारा ३ का आखिरी भाग इस प्रकार है:—

"अथवा किसी वर्ग विशेष की पथ परिवहन सेवायें इस अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार केवल राज्य सरकार द्वारा ही, अथवा रेलवे के सहयोग से राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित होंगी।"

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

इसमें यह कहीं नहीं है कि राज्य सरकार और मोटर आपरेटर्स यूनियन एक रूट पर मोटर चलायेंगे।

श्री नारायणदत्त तिवारी--माननीय द्वारका प्रसाद मौर्य ने मेरा भार हल्का कर दिया। मैं धारा ३(१) का आखिरी हिस्सा पढ़ कर सुना देना चाहता हूं :--

"अथवा किसी वर्ग विशेष की पथ परिवहन सेवायें इस अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार केवल राज्य सरकार द्वारा ही, अथवा रेलवे के सहयोग में राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित होंगी।"

तो इस 'दूसरों' शब्द में रेलवे भी आ जाती है और प्राइवेट मोटर आपरेटर भी आ जाता है। इसलिये आपका प्वाइन्ट आफ आर्डर निराधार है। श्रीमन्, आप यही व्यवस्था दे दें तो अच्छा हो।

श्री उपाध्यक्ष--इस शब्द में आ जाता है।

श्री नारायणदत्त तिवारी--श्रीमन्, मैं निवेदन यह कर रहा था कि इस संक्रमणकाल में मोटर संगठन का क्या स्वरूप हो, यह बड़ा महत्वपूर्ण विषय है। जिस प्रकार हमें रेलवे का सहयोग चाहिये उसी प्रकार मोटर आपरेटर्स का भी हमें लेना चाहिये, चाहे वह बस आपरेटर हों या ट्रक आपरेटर हो। मैं कल मोटर आपरेटर्स कान्फ्रेंस में गया था, वहां माननीय मुख्य मंत्री, यातायात मंत्री का भाषण सुनने को मिला और उन्होंने कांफ्रेंस में सहयोग देने का आश्वासन दिया। तो जब हम यह देख रहे हैं कि परिस्थिति के अनुसार मोटर आपरेटर्स सहयोग देने को तैयार हैं तब कोई कारण नहीं दीख पड़ता कि इस विधेयक में कोई ऐसी धारा हम न रखें जिसके अनुसार हम उनका भी सहयोग प्राप्त कर सकें। आप यह देखेंगे कि इस कानून में कहीं भी ऐसी गुंजाइश नहीं रखी गयी है कि रेलवे अथवा मोटर आपरेटर्स का सहयोग कार्पोरेशन के द्वारा लिया जायगा। अगर हम इसको कानून में नहीं रक्खेंगे तो मेरी समझ में नहीं आता कि फिर उस आश्वासन को हम कैसे कार्यान्वित कर सकेंगे? मैं थोड़ी देर के लिये मान लेता हूं कि उपाध्याय जी को आप कोई कंसेशन नहीं करते, लेकिन आपने जो वायदा किया है उसके लिये आप इस विधेयक में क्या कर रहे हैं? माननीय मंत्री कृपया यह बतलायेंगे कि अगर उनका कोई प्रतिनिधि नहीं रखेंगे तो फिर सहयोग की रूप रेखा क्या होगी? प्लानिंग कमीशन की रिपोर्ट की एक प्रतिलिपि मेरे एक सवाल के जवाब में सदन की मेज पर रक्खी गयी थी। उसमें कहीं भी यह नहीं लिखा कि यह रिपोर्ट केवल ए, बी, या सी स्टेट्स को ही लागू होगी या यह सन् ४८ से लागू करने वाले स्टेट्स पर लागू नहीं होगी। उसमें यह लिखा हुआ है कि यह अखिल भारतीय नीति की परिचायक है, चाहे कोई स्टेट सन् ४८ से संबंध रखती हो, चाहे वह पेप्सू हो, चाहे वह बंगाल हो। उसमें सबके लिये यह कह दिया गया था कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना में प्राइवेट सेक्टर को ज्यादा गड़बड़ न किया जाय। अब सरकार यह कह सकती है कि वह उस सर्कुलर को नहीं मानती, लेकिन यह कहना यहां लागू नहीं होता और न उचित ही है। एक ट्रांसपोर्ट कार्पोरेशन ऐक्ट केंद्रीय सरकार ने बनाया था, जिसके अनुसार बम्बई, दिल्ली और मद्रास में कार्पोरेशन काम कर रहे हैं। वहां रेलवे और प्राइवेट आपरेटर्स का सहयोग लिया जायगा। तो क्या आगे यहां पर भी कोई ऐसी व्यवस्था हो सकती है? इससे जनता को भी बड़ी सहूलियत होगी। जब सरकार और मोटर आपरेटर्स में झगड़ा होता है, तो उससे जनता को भी परेशानी होती है। क्योंकि जो यात्री हैं वे चाहे प्राइवेट बस में जायं, चाहे सरकारी बस में जायं, उनको दोनों प्रतिद्वन्दियों का सामना करना पड़ता है और उन दोनों के संघर्ष से यात्रियों का भी नुकसान होता है और मोटर मालिकों का भी नुकसान होता है। लेकिन कोई मिली जुली नियोजित रूप में, एक प्लानिंग के में ट्रांसपोर्ट का आर्गनाइजेशन हो, तो उससे सब ठीक हो जायगा यात्रियों को भी सहूलियत होगी, जो ट्रक्स के जरिये उनके सामान वगैरह लाये जाते हैं उनके लिये भी सहूलियत होगी। हम यह चाहते हैं कि संक्रमणकाल में जो यातायात की व्यवस्था हो वह एक नियोजित रूप में हो

[श्री नारायणदत्त तिवारी]

और इसके लिये आवश्यक है कि विधान में इस प्रकार की व्यवस्था की जाय कि आप रेलवे और प्राइवेट आपरेटर्स से भी सहयोग लें और उनके सहयोग से ही सरकार अपनी नीति निर्धारित करे। तो मेरा कहना है कि खंड ४ के उपखंड (२) के भाग (ङ) को इस प्रकार से रख दिया जाय—

"वे पथ परिवहन सेवायें जिनकी व्यवस्था केवल राज्य सरकार करेगी अथवा जिनकी व्यवस्था राज्य सरकार रेलवे अथवा मोटर चालक संगठनों के सहयोग से करेगी।"

मुझे याद है कि एक बार माननीय मंत्री जी ने कहा था कि मोटर आपरेटर्स हमको सहयोग नहीं देते हैं और जब कारपोरेशन की बात आयी तो उसमें केवल तीन चार मोटर यूनियनों ने कहा कि हम कारपोरेशन में आने के लिये तैयार है। लेकिन बहुमत ने इंकार कर दिया। हो सकता है कि शायद यह बात सरकार अपने जवाब में कहे, लेकिन अब ऐसा मालूम होता है क्योंकि मैंने कल स्वागत समिति के सभापति का भाषण सुना और औरों के भाषण से भी मालूम हुआ कि अब वे लोग उस योजना में सहयोग देने के लिये तैयार हैं और इसका सरकार को तथा हम सब लोगों को स्वागत करना चाहिये और अपने कानून में इस प्रकार की गुंजाइश रखनी चाहिये। मैं ट्रांजिशनल पीरियड के लिये कह रहा हूं, इसको ध्यान में रखा जाय ताकि किसी माननीय सदस्य को कोई गलतफहमी न पैदा हो कि इस तरह की गुंजाइश रखनी चाहिये, ताकि वे भी न समझें कि उनके साथ अन्याय हो रहा है और जनता भी न समझे कि वह मोटर मालिकों और सरकार के झगड़े में पीसी जा रही है। इसकी अभिव्यंजना होनी चाहिये।

श्री मदनमोहन उपाध्याय—उपाध्यक्ष महोदय, मुझे श्री नारायणदत्त जी का संशोधन स्वीकार है।

श्री हुकुमसिंह—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक कि उपाध्याय जी का संशोधन है वह भी गलत है और जो उसकी तरमीम की गयी है वह भी गलत है। जरा भी उसकी सूरत में कोई सुधार नहीं हुआ है और उसके कुछ वजूहात हैं जैसा खंड ३ है और जिसको यह सदन स्वीकार कर चुका है मैं आपकी आज्ञा से उसे पढ़ रहा हूं :—

"३—(१) यदि राज्य सरकार के मतानुसार सार्वजनिक हित तथा सामान्य कल्याण के लिये अथवा सुदक्ष पथ परिवहन प्रणाली को विकसित एवं चालू रखने के लिये ऐसा करना आवश्यक हो तो वह सरकारी गजट में विज्ञप्ति प्रकाशित करके प्रख्यापित कर सकती है कि किसी ऐसे मार्ग पर या उसके किसी भाग में, जो निर्दिष्ट की जाय, साधारणतः अथवा किसी वर्ग विशेष की पथ-परिवहन सेवायें इस अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार केवल राज्य सरकार द्वारा ही, अथवा रेलवे के सहयोग में (in conjunction with railways) राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित (run and operated) होंगी।"

(२) उपधारा (१) के अधीन विज्ञप्ति उसमें वर्णित तथ्यों (facts) के विषय में निश्चायक साक्ष्य (conclusive evidence) होगी।"

तीन तरह की बातें इसमें हैं। एक तो सरकार खुद करे, दूसरे रेलवे के सहयोग से करे और तीसरे कुछ हिस्से में खुद करे और कुछ हिस्से में दूसरों को भी इजाजत दे। ये तरीके है जो धारा ३ के अन्दर हैं और इसको सदन ने स्वीकार कर लिया है। अब धारा ४ को भी मैं पढ़ देना चाहता हूं जिसमें कि संशोधन रखा जा रहा है।

"४—(१) धारा ३ के अधीन विज्ञप्ति प्रकाशित होने के पश्चात् यथाशीघ्र, राज्य सरकार अथवा यदि राज्य सरकार आदेश दे तो ट्रांसपोर्ट कमिश्नर, धारा ३ के अधीन प्रख्यापन के अनुसार राज्य पथ-परिवहन सेवा की योजना निर्दिष्ट रीति से प्रकाशित करेंगे।"

तो उपधारा ३ में जो बातें दी हैं उनके अनुसार यह विज्ञप्ति होगी। धारा ३ में आपरेटर्स से कोआपरेशन के साथ या कारपोरेशन बनाकर ऐसी कोई योजना नहीं रखी गई है। लिहाजा जो धारा ३ में नहीं है वह धारा ४ में भी नहीं आ सकता। अगर इसको मान लेते हैं तो धारा ३ के विपरीत वह जायगा। जैसा दिया हुआ है उन बातों का लिहाज होना चाहिये, "वह पथ-परिवहन सेवायें जिनकी व्यवस्था राज्य सरकार करेगी अथवा जिन की व्यवस्था राज्य सरकार रेलवे के सहयोग में करेगी यह दोनों चीजें इसमें दी हुई हैं कि या तो गवर्नमेंट करेगी या राज्य सरकार रेलवे के सहयोग से करेगी, यह शक्ल इसमें दी हुई है। जो तरमीम रखी गयी है उसमें रेलवे के सहयोग की बात नहीं है और वह धारा ३ के विपरीत हो जाती है। इसलिये किसी हालत में भी यह तरमीम ऐसी नहीं है जिसको हम मान लें। ऐसा करने से धारा ३ और धारा ४ में एक कंट्रेडिक्शन पैदा हो जायगा और जो धारा ३ का सेंन्स है वही खत्म हो जाता है। इसलिये इस संबंध में अधिक व्याख्यान देने की आवश्यकता नहीं है और इसी बिना पर मैं इस का विरोध करता हूं।

*श्री मदनमोहन उपाध्याय---माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझे माननीय मंत्री जी का जवाब सुनकर कभी-कभी बड़ी हैरत सी हो जाती है यह जानकर कि वह जो कुछ कहते हैं उसको कभी पढ़ते भी हैं? उन्होंने खुद भी कहा, उन्हीं की बात अगर मान ली जाय तो उन्होंने कहा है कि "दूसरों" का भी जिक्र धारा ३ में है और उसमें लिखा है कि "राज्य सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज्य सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा चालित और संचालित होंगी।" यह धारा ३ में तो है लेकिन वह मुझे जरा यह दिखा दें कि कहीं धारा ४ में भी कहीं "दूसरों" का नाम है, अगर वह कहीं और दिखा दें तो मुझे कोई एतराज नहीं है। मंत्री जी दफा ३ के बारे में तो कह रहे हैं लेकिन दफा ४ में "दूसरों" वह हटा देते हैं। वह समझा रहे हैं कि कुछ हिस्से पर सरकार और कुछ पर रेलवे चलायेगी। अगर रेलवे को वह अपने प्रांत में अलग से चलाना चाहते हैं तब तो दूसरी बात है। दफा तीन का साफ मतलब यह है कि स्टेट वाले रेलवे से मिलकर या दूसरों के भी सहयोग से इस काम को चला सकते हैं। लेकिन दफा ४ में यह नहीं आता कि कौन-कौन मिलेगा, किस-किस के सहयोग से होगा।

श्री द्वारका प्रसाद मौर्य---क्या आप चाहते हैं कि सरकारी गाड़ियां और आपकी गाड़ियां दोनों एक ही रूट्स पर चलें? और यदि यह नहीं है तो फिर उन गाड़ियों के विज्ञप्ति की आवश्यकता नहीं है क्योंकि वे दूसरी रूट्स पर चलेंगी।

श्री मदनमोहन उपाध्याय---जब आप रेलवे का नाम लेते हैं तो क्या आप रेलवे के लिये विज्ञप्ति देंगे या नहीं? क्या रेलवे वाले अगर दिल्ली से गाड़ियां चलाना चाहेंगे तो आप उसकी इजाजत देंगे? या आप रेलवे से मिलकर, या उनका रुपया लेकर अपनी गाड़ियां चलावेंगे, क्या होगा? जब आप खंड तीन में साफ-साफ औरों को भी लिखते हैं तो दफा ४ में औरों के लिये क्यों भूल जाते हैं? अब भी तो प्राइवेट आपरेटर्स और आप किन्हीं-किन्हीं रूट्स पर साथ-साथ चलते हैं। जैसे मेरठ से बुलन्दशहर तक सरकार की रोडवेज भी चलती है और प्राइवेट आपरेटर्स भी चलाते हैं और गढ़वाल में भी एक दिन प्राइवेट आपरेटर्स और एक दिन सरकारी गाड़ियां चलती हैं। यह भी तरीका है। दफा तीन में साफ लिखा हुआ है कि "इन कंजक्शन विद् रेलवेज़, सरकार द्वारा अथवा अंशतः राज सरकार द्वारा और अंशतः दूसरों द्वारा।" तो जब दफा तीन में "अदर्स" लिखा हुआ है तो दफा ४ में "अदर्स" क्यों नहीं है? माननीय नारायणदत्त जी ने मोटर आपरेटर्स रख दिया तो मैंने यह कहा कि उसको मानने में कोई भी एतराज नहीं था लेकिन वह भी इसमें नहीं था, और इसीलिये मैंने यह सुझाव दिया था कि दफा ३ में है तो दफा ४ में भी होना चाहिये। लेकिन माननीय मंत्री जी मानने वाले तो हैं नहीं, चाहे वे ठीक समझते भी रहें लेकिन फिर भी अगर समझ जायं तो ठीक है।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

श्री हुकुमसिंह--मैं समझा सकता हूं लेकिन समझ के लिये अक्ल नहीं दे सकता और कानून का मसला जरा मुश्किल भी होता है। जो राज्य सरकार की ओर से रूट्स होंगी उनके लिये विज्ञप्ति की जरूरत है और उनके लिये हम करेंगे। जो रेलवे के सहयोग से होंगी वह भी राज्य सरकार के ही साथ चलेंगी, इसलिये उनकी भी विज्ञप्ति की जरूरत है। लेकिन जिन रूट्स पर न राज्य सरकार चलावेगी और न रेलवे उन पर विज्ञप्ति की जरूरत नहीं है। यह बात साफ है और अब भी अगर समझ में न आवे तो मजबूरी है।

श्री नारायणदत्त तिवारी--मैं एक सुझाव देना चाहता हूं कि इसमें राज्य सरकार, रेलवे तथा अदर्स के सहयोग से अगर हो जाय तो अदर्स जैसा तीन में है, इसमें भी आ जावेगा।

श्री हुकुम सिंह--मुझे उससे ज्यादा कुछ नहीं कहना है जो मैं कह चुका।

श्री उपाध्य--प्रश्न यह है कि खंड ४ के उपखंड (२) के भाग (ङ) को इस प्रकार रख दिया जाय--

"(ङ) वे पथ-परिवहन सेवायें जिनकी व्यवस्था केवल राज्य सरकार करेगी अथवा जिनकी व्यवस्था राज्य सरकार रेलवे अथवा मोटर चालक संगठनों के सहयोग से करेगी।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और हाथ उठा कर विभाजन होने पर निम्नलिखित मतानुसार अस्वीकृत हुआ--

पक्ष में--११

विपक्ष में--६३।)

*श्री रामनारायण त्रिपाठी--उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से यह संशोधन पेश करना चाहता हूं कि खंड ४ के उपखंड (३) में निम्नलिखित उपभाग (क) के रूप में रख दिया जाय और उपभागों को तदनुसार पुनरांकित कर दिया जाय।

"(क) जिन लोगों का अनुज्ञा-पत्र निरस्त करना हो उनके तथा उनके परिवार के भरण-पोषण के अन्य साधनों पर सर्वप्रथम ध्यान दिया जायगा।"

उपाध्यक्ष महोदय, खंड ४ में तमाम शर्तें हैं, किस तरह से यह अनुज्ञा पत्र निरस्त किये जायेंगे। इसमें मैंने यह रक्खा है कि 'क' के पहले जो क्लाज मैंने रक्खा है वह रख दिया जाय और 'क' को 'ख' और 'ख' को 'ग' कर दिया जाय। मेरी मंशा यह है कि जिन लोगों को पर्मिट्स लेनी हों उनके भरण-पोषण के लिये या उनकी रोजी-रोजगार के लिये या जरियामाश के लिये विशेष ध्यान दिया जाय।

श्री द्वारका प्रसाद मौर्य--आन ए प्वाइंट आफ आर्डर सर। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, यह जो संशोधन रक्खा गया है यह बेमानी है और यह आउट आफ आर्डर करार दिया जाय। भरण-पोषण के लिये कानून में जो शब्द रखने की बात कही जा रही है वह वेग है, एम्बीगुअस है। भरण-पोषण के लिये क्या स्केल निर्धारित होगा यह कोई बात इसमें है नहीं। तो केवल एक वेग संशोधन रखना कि भरण-पोषण की व्यवस्था होगी, कैसे कानून का पालन होगा, कौन उसका इंतजाम करेगा यह सब बड़ी अनिश्चित सी बात है। तो इसलिये मैं प्रार्थना करूंगा कि आप इसे आउट आफ आर्डर करार दें। जो इसमें कंपेसेशन देने की बात रखी गयी है वही भरण-पोषण है।

श्री नारायणदत्त तिवारी--अगर माननीय मौर्य जी कृपा कर देखेंगे तो पायेंगे कि इस सारे खंड में सभी अनिश्चित बातें रखी गयी हैं। मिसाल के लिये अंत में आप देखें (ट) इसमें लिखा

---

* वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

हुआ है "अन्य ऐसे परिणामिक अथवा आनुषंगिक मामले जो योजना के प्रयोजनों के निमित्त अपेक्षित अथवा आवश्यक हों।" इसी तरह पर शुरू में "धारा ३ के अधीन प्रख्यापन के अनुसार राज्य पथ-परिवहन सेवा की योजना निर्दिष्ट रीति से प्रकाशित करेंगे।" तो यह तो समझने की बात है। माननीय मौर्य जी को इतना अनुभव है और वह समझते हैं।

श्री उपाध्यक्ष––यदि कोई चीज अस्पष्ट है तो उसको सदन स्वीकार नहीं करेगा और इसलिये मैं समझता हूं कि इसको चलने देना चाहिये।

श्री रामनारायण त्रिपाठी––उपाध्यक्ष महोदय, असल में जब से, कल से मद्रास में घोषणा हुयी है, तभी से हम अपना फर्ज समझते हैं कि हम हर अवसर पर समाजवाद के बारे में कुछ समझाते रहें। आजकल जितनी भी प्लानिंग है वह बिल्कुल ही समाजवाद के अनुकूल नहीं है। प्लानिंग के बारे में माननीय मंत्री जी ने कहा कि कौन काम पहले किया जाय और कौन काम बाद में, यही प्लानिंग है? प्लानिंग अगर यही है, उपाध्यक्ष महोदय, तब तो समाजवाद का कलई वाला राज्य ही बन सकेगा। प्लानिंग का असल मतलब यह है कि किस को किस चीज की आवश्यकता है। हमारे लिये तीन खास चीजें हैं––रहने के लिये मकान, खाने के लिये अनाज और पहनने के लिये कपड़ा। और इसके बाद आमोद-प्रमोद की थोड़ी बहुत चीजें, पढ़ाई-लिखाई, दवा-दारू। यह सब चीजें कैसे सारे प्रदेश में सब व्यक्तियों को पहुंचाई जायं, कैसे जहां जमीनों के बंटवारे की आवश्यकता है वह पूरी की जाय, जहां धन के बटवारे की आवश्यकता है उसे बराबर किया जाय, जहां बेरोजगारी है वहां रोजगार दिया जाय और जो एक आदमी १०, ५ आदमियों की जीविका अकेले ही कमाता है उसे रोका जाय, यह सब करना है।

हमारे माननीय मंत्री जी ने कहा कि यदि एक ही परमिट है तो यथासंभव वह नहीं लिया जायगा। तो यह हो सकता है कि यदि किसी के पास दस परमिट हैं तो ले लिये जायं और एक परमिट है तो बाद में लिया जाय। सवाल यह नहीं है कि एक परमिट न लिया जाय और १० ले लिये जायं। सवाल तो यह है कि अगर किसी के पास एक परमिट है,, और उसका बड़ा भारी व्यापार है, उसकी जनरल मरचेंडाइज की बड़ी भारी दूकान है और ५,००० रुपये की उसकी आमदनी है तो हम कहेंगे कि उसका परमिट पहले काट देना चाहिये। तो सरकार के पास कोई योजना नहीं है। वह एट्रैन्डम और हवा में चलती जा रही है। तो मैंने उसके लिये एक उसूल की बात इसमें की कि जैसा इसमें है कि यदि किसी के पास एक ही अनुज्ञा-पत्र है तो उसको यथासंभव निरस्त न किया जायगा तो जिनको निरस्त करना है उनसे एक स्टेटमेंट लेना चाहिये। असल में माननीय मंत्री महोदय को मेरी इस बात के लिये मुबारकबाद देना चाहिये था कि मैंने उनको एक रास्ता दिखाया। सही मानों में अगर योजना करनी है तो प्रदेश में इसके लिये आकड़े इकट्ठे करने होंगे। वह आंकड़े हमारे पास रहना चाहिये कि कितने आदमी कितने प्रकार का रोजगार करते हैं, और जब तक इस किस्म के आंकड़े हमारे पास न होंगे तब तक प्लानिंग नहीं हो सकता। क्योंकि जिनके पास रोजगार है उन्हीं को हम और रोजगार दे देते हैं और कई बार जिनके पास एक ही रोजगार है उनसे वह भी छीन लेते हैं। ट्रांसपोर्ट कमिश्नर साहब जानते होंगे कि किसी के पास १० है, और उसको मिल जाता है, और किसी के पास १ है वह भी खत्म हो जाता है। तो इस किस्म का मैंने सुझाव जो दिया है और एक रास्ते का निर्देशन किया है उसको प्रादेशिक सरकार को गंभीरतापूर्वक लेना चाहिये। योजना और प्लानिंग करनी है तो यह देखना है कि सब को काम देना है। ऐवरीबडी हैज दी राइड टु वर्क उपाध्यक्ष महोदय, एक बिडम्बना का प्रश्न है हमारे प्रदेश में काम भी ज्यादा और बेकारी भी ज्यादा। काम और बेकारी दोनों का हल निकालना चाहिये। तो मैंने एक प्रिंसिपल की बात कह दी कि हार्डशिप किसी को न हो। स्टेटमेंट लिया जा सकता है कि उसके पास और जीविका के क्या-क्या साधन हैं। हमारी तरफ से काफी कहा गया कि एक आदमी के पास ३० एकड़ जमीन, हाई स्कूल पास कर लिया उनकी तबियत नहीं लगती अपने खेती के काम में और जहां ७५ रुपये की क्लर्की मिली कर ली, और खेती-बारी वह सब बेकार ही सी हो जाती है। तो हमको योजना के साथ चलना चाहिये। इसमें कोई खास दिक्कत नहीं होगी। फैसला

[श्री रामनारायण त्रिपाठी]

करने वाले के सामने एक डायरेक्टिव होगा और इसके लिये अगर नियमों में व्यवस्था करनी हो तो कोई दिक्कत की बात नहीं। उनसे डिक्लेरेशन लिया जाय कि हमारे पास कोई और काम नहीं है सिवाय इसके। और मैं समझता हूं कि नियमों में इसकी व्यवस्था की जा सकती है। मेरा यह सुझाव चाहे नया मालूम होता हो लेकिन अपनी जगह पर जा है और मैं आशा करता हूं कि मंत्री इसको स्वीकार करेंगे।

श्री हुकुमसिंह—उपाध्यक्ष महोदय, अनिश्चित सा है कि कितना भरण-पोषण में खर्च होगा, उसको मद्देनजर में रखते हुये किसी दूसरी व्यवस्था का इंतजाम किया जाय। और मेरी समझ में इसकी जरूरत भी नहीं है। अनिश्चित भी है, अनावश्यक भी है। क्योंकि इस विधेयक से जब किसी का रूट लिया जायगा तो उसको अलग आलटरनेटिव रूट देने की भी व्यवस्था है और अगर वह न हो सकेगा तो कमपेन्सेशन दिया जायगा, और कम्पेंसेशन इसी गरज से दिया जायगा ताकि उन बेचारों का कोई तकलीफ न हो। उनके भरण-पोषण में किसी किस्म की रुकावट न पड़े क्योंकि सरकार भी काफी हमदर्दी उन लोगों से रखती है जिनका मसला इसमें आ सकता है और बिला किसी के इशारे के सरकार ने यह प्रावीजन रखा है, सिर्फ इन्हीं बेचारों को सामने रख करके। तो ऐसी सूरत में कानून में अनिश्चित और अनावश्यक बातों का रखना किसी तरह से उचित नहीं है। लिहाजा इन शब्दों के साथ मैं इसकी मुखालिफत करता हूं।

श्री सीताराम शुक्ल—माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रामनारायण त्रिपाठी जी ने इस संशोधन को ला करके गवर्नमेंट का और इस सदन का ध्यान आकर्षित किया है कि जहां तक हो सके लोगों से कम लिया जाय और उनको मुनासिब कम्पेन्सेशन दिया जाय ताकि वे परेशान न हों।

श्री रामनारायण त्रिपाठी—उपाध्यक्ष महोदय, आप मेरा संशोधन पढ़ ले तो अच्छा है।

श्री उपाध्यक्ष—माननीय सदस्य ने संशोधन तो पढ़ लिया होगा।

श्री सीताराम शुक्ल—तो मैं अर्ज करना चाहता हूं कि निस्संदेह सरकार खुद चाहती है, जैसा मंत्री जी ने फर्माया कि खुद ख्याल है कि किसी को कष्ट न होने पाये। लेकिन मेरी गुजारिश है कि अगर ध्यान आकर्षित किया जाय कि इस पर क्या-क्या दिक्कतें पड़ेगी और आपके ध्यान में वह बात आ जाय तो उसमें नुकसान नहीं रहेगा, फायदा ही रहेगा। इसलिये मैं भी अपने विचार आपके सामने रखना चाहता हूं कि इसमें जहां तक सम्भव हो, जहां तक मुमकिन हो, जिनकी लारियां ली जायं, उनको कष्ट न होने पाये। अभी-अभी आपने जमींदारी छीनी है और आपने कम्पेंसेशन देने की भी फिक्र की है। लेकिन आपको मालूम है कि कितनी शिकायत है कि मावजा दिया नहीं गया। आप चाहते हैं देना, आपकी नियत है देने की, थी देने की और है देने की। लेकिन आपके चाहने के बावजूद उनको मिल नहीं रहा है। कागज बन चुके हैं, फिर भी मिल नहीं रहा है। बड़ी दिक्कत पड़ रही है। तो उस तजुर्बे से मेहरबानी करके फायदा उठाइये। ऐसा न हो कि आपकी नीयत हो देने की, आप देना चाहें, मगर वहां पहुंचे नहीं। इसलिये हमारी प्रार्थना है गवर्नमेंट से कि आइन्दा वह इस तजुर्बे से फायदा उठाये और इसका ख्याल रखे कि जो वह देना चाहे, वह पहुंच भी जाय उनके पास जिनको वह देना चाहती है।

एक चीज और है, मेरा ख्याल है गवर्नमेंट ध्यान देगी उधर। मैं अदब से अर्ज करना चाहता हूं कि क्या गवर्नमेंट के पास और कोई काम नहीं है? रुपया है, लेकिन लारियों के लेने के सिवाय और कोई काम नहीं है? मेरी प्रार्थना है कि बहुत से काम बाकी पड़े हैं। ट्यूबवेल बनवाने हैं, नहरें बनवानी हैं, और भी बहुत से काम आनरेबुल मेम्बर्स बतलाया करते हैं, कि फलां-फलां काम करना है, तो क्या यह अक्लमन्दी होगी कि जो काम नहीं हो रहा है उसको न किया जाय और जो काम हो रहा है उस पर रुपया खर्च किया जाय और कम्पेंसेशन भी दिया जाय? आप कीमत अगर

देंगे तो पुरानी लारियों का दाम देंगे और उससे वह फिर नयी लारी खरीद नहीं सकते। फलस्वरूप उनके सामने रोटी का सवाल आ जायगा। कम्पेंसेशन जो आप देते हैं, जो हिसाब लगाया जाता है, वह मालूम है, व्यापार से सरकार को क्या फायदा मिलता है वह भी मालूम है। इसलिये मैं अदब के साथ अर्ज करना चाहता हूं कि जब तक यह स्थिति न हो जाय कि हमारे पास दूसरे काम न हों, तब तक जो काम हो रहा है वह होने देना चाहिये। नेशनलाइज कर लेना चाहिये, बहुत अच्छा मालूम होता है लेकिन जोश में आकर के करने से कहीं नुकसान न हो जाय? इसलिये मैं अर्ज करता हूं कि मेरी प्रार्थना पर ध्यान दें। सरकार के अगर हर काम स्वयं कर लेने से कोई फायदा हो तो कोई हर्ज नहीं है। लेकिन सरकार के काम करने से कम पैसे में काम अगर हो सकता है तो फिर ठेके पर काम देने की क्या जरूरत थी? हर काम सरकारी कर्मचारी ही जब कर सकते थे तो ठेके पर उठाने की क्या जरूरत थी? कई कामों के लिये ठेका क्यों दिया जाता है? अभी-अभी दारुलशफा की जो इमारत बनायी गयी थी, उसमें ठेका दिया गया और आप सुनकर ताज्जुब करेंगे कि उस ठेकेदार ने भी छोटे-छोटे काम के लिये ठेका दिया था खुद नहीं किया उसको। सरकार खुद अगर करती उस काम को तो घाटा होता। कहा जाता है कि रेलवे ले ली सरकार ने और मुनाफा है, रोडवेज ले लिया सरकार ने और मुनाफा है। जरा हिसाब लगाया जाय हुजूरवाला, किराया दूना कर दिया तब न मुनाफा है? जो किराया था उसमें आप मुनाफा करते तब तो हम मानते कि हां, वही किराया हम ले रहे हैं और फिर भी यह बचत हो गयी। तो इस पर गौर करें, आप जोश में आकर कोई काम न करें। कई मिलें सरकार ने खोली थीं, कई कारखाने चलाये थे। तजुर्बे ने यह बताया कि लाभ कम हो रहा है, नुकसान ज्यादा हो रहा है।

(इस समय ४ बजकर १० मिनट पर श्री अध्यक्ष पुनः पीठासीन हुये।)

मैं अर्ज कर रहा हूं आपसे, अध्यक्ष महोदय, आप यहां थे सुबह जब मैंने अर्ज किया था कि आज दस गुना कह रहे हैं, कल को हो सकता है कि पांच गुना कर दें, उसकी श्री गेंदासिंह जी ने इस वक्त ताईद कर दी कि वह बात आयेगी, दुनियां हमेशा आगे बढ़ती जाती है।

अन्त में मैं थोड़ा यही अर्ज करना चाहता हूं कि आगे बढ़ने में कहीं नुकसान न हो जाय, इसका आप ध्यान रखिये। जो काम कर रहे हैं हमारे आदमी, जिनकी किसी तरह से गुजर हो रही है, उसमें कहीं खराबी न हो तो उसका काम को चलने दें। इन शब्दों के साथ मैं इसको सपोर्ट करूंगा, यह तो मैंने केवल प्वाइंट आउट कर दिया। वैसे हमारी गवर्नमेंट तो इस पर ध्यान रखेगी ही, मैंने यह अर्ज कर दिया इसलिये कि जोश में आकर कहीं इन लोगों के कहने में आकर ऐसा न कर दिया जाय कि जिससे नुकसान उठाना पड़े। सच्चाई के रास्ते पर चलिये तो आज के विरोधी कल मित्र बन सकते हैं।

श्री रामनारायण (जिला बनारस)—श्रीमन्, रामनारायण जी ने जो संशोधन प्रस्तुत किया है मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं। बड़े आश्चर्य की बात है कि सरकारी पक्ष के लोग जब प्रस्तुत विधेयक पर बोलने लगते हैं तो परस्पर विरोधी तथ्यों को सदन में प्रस्तुत करते हैं। अभी-अभी, श्रीमन् जो सम्मानित सदस्य बोल रहे थे उनके बोलने का जो निष्कर्ष मैंने समझा वह यही था कि सरकार की सारी योजना के विरोध में वह हैं। उन्होंने स्पष्ट तरीके से सामान्य वाद-विवाद के अवसर पर हमारी ओर से जो आंकड़े रखे गये थे और जो सरकार की असफलता को बताया गया था, सबका समर्थन अभी किया है और इस बात को भी कहा कि यदि सरकार यह समझती है कि उसी के सरकारी कर्मचारियों के हाथ में कोई योजना आ जाने से अच्छी हो जाती है तो सरकार को ऐसी बात नहीं समझनी चाहिये। एक विधेयक सरकार की ओर से ऐसे समय प्रस्तुत हुआ, जबकि सोशलिस्टक पैटर्न आफ सोसाइटी का स्लोगन उधर से रेज हो चुका है। उसके बाद भी जिस विधेयक को सरकार बराबर नेशनलाइजेशन, नेशनलाइजेशन

[श्री राजनारायण]

का नाम लेती चली जा रही हो। उस सम्बन्ध में भी उसी पक्ष के सम्मानित सदस्यों में मौलिक मतभेद हों, यह बड़े आश्चर्य की बात है। श्रीमन्, मैं यह जानना चाहता था, जब इंटरवीनिंग स्पीच हुयी थी माननीय मंत्री जी की, कि माननीय मंत्री जी रामनारायण जी के संशोधन का विरोध क्यों कर रहे हैं? एक तो उन्होंने अपने संक्रमणकाल के भाषण में यह कहा कि यह अनिश्चित है। मैं उनसे निवेदन करना चाहता हूं कि वह अपने विधेयक को अच्छी तरह से पढ़ें तो उन्हें यह मालूम हो जायगा कि किस अनिश्चितता के विशाल समुद्र में वह गोता मार रहे हैं। सारा विधेयक अनिश्चितता के विशाल समुद्र के प्रवाह में प्रवाहित हो रहा है। माननीय मंत्री जी और बहुत से सम्मानित सदस्य उसी अनिश्चित वातावरण में इस समय हैं और जो एक संशोधन किसी भी अपने को सोशलिस्ट प्रकार का समाज बनाने वाले व्यक्ति के लिये आवश्यक है, उस संशोधन पर भी यह कहा जाता है कि अनिश्चित है। आश्चर्य के साथ इन शब्दों को सुनना पड़ता है। क्या कहूं, वाणी पर कोई कंट्रोल है नहीं। चाहे हम सोशलिज्म कह दें, चाहे सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी कह दें, चाहे विश्व बन्धुत्व का नारा लगायें।

श्री जोरावर वर्मा—श्रीमन्, कोरम नहीं है।

(घंटी बजायी गयी और कोरम पूरा होने पर कार्यवाही पुनः आरम्भ हुयी।)

श्री अध्यक्ष—इसको अगर ५ बजे तक चलाना है तो जो माननीय सदस्य आ चुके हैं वह बीच में अपना स्थान न छोड़ें क्योंकि बिल्कुल मारजिनल कोरम है।

श्री राजनारायण—श्रीमन्, मैं इस बात को प्रतिष्ठित करने का प्रयत्न कर रहा था जो किसी भी ऐसी सरकार के लिये, जिसने सोशलिस्टिक पैटर्न बनाने की बात कही हो, आवश्यक है। माननीय रामनारायण त्रिपाठी जी का संशोधन केवल यह कहता है कि जिसकी बस सरकार ले उसके भरण-पोषण के लिये उसके पास अन्य साधन हैं या नहीं, इसके बारे में सरकार देखे और परीक्षा करे तो इसमें क्या अनिश्चितता है? नियमावली बनेगी या नहीं? श्रीमन् नियमावली तो बनेगी ही उसमें यह बात सरकार ला सकती है कि भरण-पोषण कितने साधन से किस परिवार का हो सकता है। उस समय भी जो कुछ हमें कहना होगा वह हम अपनी राय के मुताबिक सरकार से निवेदन कर सकते हैं। लेकिन श्री रामनारायण जी के संशोधन का विरोध इसलिये करना कि यह अनिश्चित है और कैसे भरण-पोषण होगा यह लिखा नहीं गया है। मैं समझता हूं कि मंत्री जी का केवल यह तर्क प्रस्तुत करने का विरोध करना अपने उद्देश्य के प्रति लांछन लगाना होगा।

मंत्री जी ने कहा कि क्या यह मौलिक है? जैसा कि अध्यक्ष महोदय ने कहा कि बड़ा मारजिनल कोरम है, इससे पहले भी कोरम न होने से यह स्थगित हो चुका है और एक बार आपकी उपस्थिति में उठे और अब भी २/४ से ही कोरम है। यदि सरकार मौलिक सवाल पर विचार करना चाहे तो हम बतला सकते हैं कि किस परिवार के पास कितने साधन रहें? सरकार जो चाहे अपना संशोधन पेश कर सकती है। हमारे संशोधन को माने या न माने मगर प्रेस्क्राइब्ड अथारिटी होगी वह अंदाजा करेगी। इसलिये मैं यह जानना चाहूंगा सदन से कि मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत विधेयक को सदन मान्यता प्रदान करे, तो क्यों करे? जितनी दूर तक हम किसी व्यक्ति की मौलिक आवश्यकताओं की पूर्ति कर सकते हैं? और यदि इसके लिये कोई संशोधन किसी और के द्वारा पेश होता है तो सरकार को उसके मानने में क्या एतराज है?

इससे पहले भी श्रीमन्, आप इस बात को हमारे संशोधन में पा चुके हैं कि हमने सैलेरीज (तनख्वाह) के बारे में सिद्धांत रखा था बड़ी से बड़ी और छोटी से छोटी तनख्वाहों में दस और एक का अनुपात हो, और माननीय वित्त मंत्री जी उसको १३ और १ के अंदर करना

चाहते हैं लेकिन उसको इस बिल में लाने से इन्कार करते हैं। हम कहते हैं कि जिसकी बस लें तो उसके खाने पीने के प्रबंध करने में सरकार को एतराज है, तो फिर किस माने में यह कहा जाता है कि यह नेशनेलाइजेशन या सोशलिस्टिक पैटर्न सरकार बनाना चाहती है ? मैं माननीय मंत्री जी से केवल यह निवेदन करूंगा कि वह बिला कोई तर्क पेश किये केवल यह कह दें कि यह तो अनिश्चित है, वैसे उनका सारा विधेयक अनिश्चित है। मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि अब और तर्कों को सामने रखकर इसको काटने की कोशिश न करें बल्कि वस्तुस्थिति पर विचार करें। अगर वह वस्तुस्थिति पर विचार करेंगे तो उनको फिर इस संशोधन के मानने में कोई ऐतराज या आपत्ति नहीं होनी चाहिये। यह हमारा निश्चित मत है कि यह बड़ा साधु संशोधन है और अच्छा संशोधन है। और इस से एक आस्था भी उत्पन्न होगी उन आपरेटर्स में।

कल माननीय मुख्य मन्त्रीजी उद्घाटन करने गये थे, एक कान्फ्रेंस हो रही है मोटर आपरेटर्स की। उनके उद्घाटन भाषण को आज समाचार-पत्रों में जो मैंने पढ़ा तो उसमें उन्होंने एक आश्वासन दिया कि वे मोटर मालिक, जो व्यक्तिगत चलाने वाले हैं, रकार उनको काम से अलग करना नहीं चाहती। सरकार को कोई ऐसी योजना नहीं होने जा रही है जो उनको मोटर चलाने से रोके। फिर जब ऐसी बात है और इस तरह से आश्वासन इस सदन के बाहर मुख्य मन्त्री जी द्वारा मोटर मालिकों की कान्फ्रेंस में दिया जाता है, तो सदन में भी उन भावनाओं को व्यक्त करना चाहिए। इसमें माननीय मन्त्री जी को क्या ऐतराज है ? आखिर इसमें इतना ही तो कहा जा रहा है कि जिस मोटर मालिक की मोटर सरकार ले, उसकी जीवन चर्या चलाने के लिए सरकार देखे कि उसके पास साधन है या नहीं। इसको भी सरकार की ओर से कहा जाता है कि अनिश्चित है। मैं इतना ही निवेदन करूंगा माननीय मन्त्री जी से कि वह हठवादिता का परिचय न दें, बल्कि जो संशोधन में महत्व दिखलाया गया है, उस महत्व को सामने रख कर इसे स्वीकार करें।

*श्री रामनारायण त्रिपाठी—अध्यक्ष महोदय, यों तो हम लोगों को विधान सभा के काम में दिलचस्पी नहीं रही थी, लेकिन अब, जब से सरकार ने सोशलिस्टिक पैटर्न की सोसाइटी का जामा पहनाने का दावा किया तब से हम लोगों का यह फर्ज हो गया है कि समय-समय पर सरकार को सुझाव देते रहें कि समाजवाद का जामा किस तरह पहनाया जा सकता है। मैंने अभी कहा था कि सरकार के पास ऐसी कोई योजना ही नहीं है, जिससे वह जान सके कि कितने आदमियों के पास एक पेशा है और कितनों के पास एक से अधिक पेशे हैं, ताकि यह न हो कि एक की तो रोजी छिन जाय और दूसरे जिसके पास दस पेशे हैं उसके पास ग्यारह हो जायं। अब संशोधन पेश किया गया तो कम्पेंसेशन कह कर मजाक उड़ाया गया। हमने तो रिहैबिलिटेशन की बात कही। २०० रुपये महीना अगर किसी को तीन वर्ष तक दे भी दिये जायं, तो इससे तो उसकी समस्या हल नहीं होती। उसकी तो समस्या तभी हल होगी जब उसको रिहैबिलेट किया जाय। लेकिन सरकार तो वाहवाही लेना चाहती है कि हमने कम्पेंसेशन दिया है। सरकारी पक्ष में भी हमारे बहुत से ऐसे मित्र हैं जो इस बात को बहुत गम्भीरता से सोच रहे हैं, और माननीय केशव गुप्त जी ने उस दिन कहा भी कि हवा में किले बनाने से काम नहीं चल सकता। "वन मैन वन प्रोफेशन" की बात उन्होंने भी कही, और उसी के आधार पर मेरा संशोधन है। जहां तक अनिश्चितता की बात है, वह नियमों में व्याख्या हो सकती है। हमने तो कह दिया कि पांच व्यक्तियों के एक परिवार के लिए कम से कम १०० रुपये महीने की आमदनी और अधिक से अधिक हजार रुपये की आमदनी होनी चाहिए। यह हमारा बहुत पुराना सिद्धांत है जिसको हम माननीय मन्त्री जी से कहते कहते थक गये। तो अगर उनको कोई सिद्धांत नहीं मिलता है तो कम से कम इसी को मान लें। इसमें कोई अनिश्चितता नहीं है, और मैं समझता हूं कि सोशलिस्टिक पैटर्न में चार चांद लगा देने वाला यह संशोधन है। अब हमारी बदकिस्मती होगी अगर माननीय मन्त्री इसको न मानें।

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

श्री हुकुमसिंह--माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने जो आपत्ति की थी, वह उस समय अपने भाषण में साफ-साफ बता दी थी। उसके बाद कोई नयी बात नहीं कही गयी और न मुझे कुछ कहना है।

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि खंड ४ के उपखंड (३) में निम्नलिखित उपभाग (क) के रूप में रख दिया जाय और उपभागों को तदनुसार पुनरांकित कर दिया जाय :--

"(क) जिन लोगों का अनुज्ञा-पत्र निरस्त करना हो, उनके तथा उनके परिवार के भरण-पोषण के अन्य साधनों पर सर्वप्रथम ध्यान दिया जायगा।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री लेखराज सिंह (जिला हमीरपुर)--आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके आज्ञानुसार इस संशोधन को पेश करता हूं कि खंड ४ के उपखंड (३) के भाग (क) के अन्त में निम्नलिखित प्रतिबन्धात्मक वाक्य रख दिया जाय :--

"किन्तु प्रतिबन्ध यह है कि यदि सब से पुराने अनुज्ञापत्र गृहीताओं (Permit holders) के पास राज्य में केवल एक ही एक अनुज्ञापत्र (Permit) है तो उनके अनुज्ञापत्र की अपेक्षा पहले उन अनुज्ञापत्र-गृहीताओं के अनुज्ञापत्र निरस्त अथवा परिष्कृत किये जायेंगे, जिनके पास राज्य में एक से अधिक अनुज्ञापत्र हों।"

अध्यक्ष महोदय, इसमें मैंने कुछ शाब्दिक संशोधन कर दिया है, कृपया आप उसकी मुझे इजाजत देंगे।

यह प्रतिबन्ध लगाने से अब अर्थ यह हो जायगा कि जब भी किसी रूट पर आंशिक रूप से राज्य को मोटर चलाना हो और आंशिक रूप से प्राइवेट आपरेटर्स को चलाना हो, तब ट्रांस्पोर्ट कमिश्नर या राज्य सरकार इस बात का ध्यान रखेगी कि जिसके पास केवल एक ही परमिट हो, भले ही वह सबसे पुराना हो, उसका परमिट निरस्त अथवा परिष्कृत न किया जाय। पहिले उनका किया जाय जिनके पास राज्य में और भी परमिट हों। जो विधेयक हमारे सामने प्रस्तुत है, उसमें ऐसी व्यवस्था की गयी है कि जो भी अनुज्ञापत्र होंगे, उनके ब्योरे में सरकार जायगी और जो सबसे पुराने अनुज्ञापत्र होंगे उनको पहले निरस्त कर दिया जायगा। मेरी समझ में नहीं आया किस आधार पर यह रखा गया है, क्योंकि आखिर अगर पुराना किसी का परमिट है तो उसको क्यों निरस्त कर दिया जाय सबसे पहले और जो नये हों, उनको निरस्त न किया जाय? मैंने जो संशोधन रखा है, वह केवल इतना है कि पुराना अगर है और एक ही है उसके पास, तो वह निरस्त न किया जाय। अगर किसी नये परमिट होल्डर के पास कई परमिट्स हों तो पहले उनके परमिट्स को निरस्त किया जाय। केवल यही क्राइटेरियन नहीं होना चाहिए कि चूंकि इसका पुराना परमिट है इसलिए इसको पहले निरस्त कर दिया जाय यानी परमिट होल्डर की आर्थिक हालत को भी तो देखना चाहिए। अगर उसके पास एक ही परमिट है, और कुछ नये परमिट होल्डर ऐसे हैं, जिनके पास दो-दो, चार-चार हैं, राज्य भर में याने उनके पास कई साधन हैं, तो उसका निरस्त नहीं करना चाहिए। एक व्यक्ति, जिसका परमिट चाहे जितना पुराना हो, अगर उसके पास एक ही है तो उसका निरस्त नहीं होना चाहिए। यह क्राइटेरियन बनता है अगर मेरा संशोधन स्वीकार करते हैं। यह मैंने इस खयाल से रखा है कि जो मोटर आपरेटर्स ऐसे हैं जिनके पास एक ही परमिट है, तो उनको निरस्त न किया जाय और जिसका एक बड़ा व्यापार चल रहा है, कई परमिट्स हैं, जिनके पास कई मोटर गाड़ियां हैं, उनके परमिटों को पहले निरस्त किया जाय। मुमकिन है कि माननीय मन्त्री जी यह कहें कि पुराना जो हो गया है परमिट होल्डर उसने काफी खा-कमा लिया है; अब आज उसके पास कोई जरिया रोजगार हो या न हो, चूंकि उसने बहुत खा-कमा लिया है, इसलिए उसको हटा देना चाहिए। व्यवहार में आते वक्त यह चीज पैदा होगी। तो इसीलिए मैंने

यह रखा है कि कम से कम इधर ध्यान रखना चाहिए कि जो केवल पुराना परमिट है, इतना ही नहीं, बल्कि उसके पास एक ही परमिट है, तो मेन्टेन किया जाय। उसकी रोजी का जरिया रखना चाहिए एक बहुत सीधीसादी सी बात है। यह विधेयक जिस रूप में है और जिस रूप में यह खंड है, इससे यह दिक्कत पैदा होगी और गरीब आपरेटर का संरक्षण न होगा। तो मेरा संशोधन बहुत ही साफ और स्पेसिफिक है। इसमें ऐसी चीज नहीं आयेगी कि कोई वेग है, कैसे इन बातों का ख्याल किया जाय। तो यह बहुत साफ है, इससे कोई दिक्कत पैदा नहीं होगी। एक चीज और है कि उसके हित की रक्षा भी हो सकेगी। जिसके पास १ ही परमिट है, जिसका जरिया माश केवल एक ही है, उसकी रक्षा भी होनी चाहिए और अगर सब निरस्त करना ही है, तब तो आप यह अधिकार ले ही रहे हैं। सब निरस्त कर सकेंगे, सब को निरस्त करना है, तो यह संशोधन कोई रुकावट नहीं डालेगा। फिर भी राज्य का यह कर्त्तव्य है कि वह सब लोगों की रोजी का ख्याल रखे, लेकिन हमारे इस संशोधन के द्वारा नहीं पूरा होता है। लेकिन कम से कम इतनी बात साफ हो जाती है कि जिनके पास केवल एक परमिट है, वह तो बचा रहे। यह कुछ उसी प्रकार से हो जाता है जैसा कि हम इस बात को मान लें कि कोई पुराने जमाने से परमिट चला आया है और उससे वह कमाता रहा है, उसको हटा देना चाहिए और जो नये आये हैं, उनको कमाने की छुट्टी देनी चाहिए। भले ही उनके पास कई परमिट हों। तो यह उसी प्रकार से होगा जैसे कोई बूढ़ा आदमी है उसको खत्म कर दिया जाय और उस से यह कह दिया जाय कि तुम बूढ़े हो गये हो, तुमको निरस्त किया जाता है, तुम्हारा खाना बन्द किया जाता है। तुम काफी खा चुके हो और बेकार हो। नये लोगों, नौजवानों को खाने दो। उनसे बहुत काम अभी निकलना है। इस प्रकार जो नया आदमी है, चाहे उसके पास १० परमिट हों, वह उसके पास रहें और पुराने वाले की कोई चिन्ता नहीं है। नौजवान खा सकता है, ऐसा अर्थ इससे निकलता है जो कि आपने रखा है। पुराने को आप खाने के लिए देना नहीं चाहते हैं, यही एक उसका साधन था जिसको आप ले लेना चाहते हैं। जिनके पास १० साधन हों उनका एक करटेल कर दिया जाय, तो इससे कुछ बिगड़ता भी नहीं है। इस कारण मैं समझता हूं कि माननीय मन्त्री जी इसको स्वीकार करने को तैयार होंगे।

श्री हुक्म सिंह--माननीय अध्यक्ष महोदय, इसमें मुझे ज्यादा नहीं कहना है। अव्वल तो जैसा विचार यहां पर रखा गया है, और जैसा हमारे मित्र जिन्होंने संशोधन पेश किया है, वह खुद जानते हैं और अभी उन्होंने कहा भी है कि पुरानी कमाई रकम बहुत मिली है, लिहाजा उसको इतना कष्ट नहीं होगा, जितना कि नये आदमी को कष्ट होगा जिसने कि अभी चलायी है। उस आदमी ने इस कदर नहीं कमाया है और अगर उसका कैंसिल किया जाय, तो उसके लिए ज्यादा कठिनाई का सामना करना पड़ेगा।

दूसरी बात यह है कि इसमें दिक्कत नहीं मालूम होती है कि कैंसिल भी हो सकता है और दूसरा आल्टरनेटिव रूट उनको दिया जा सकता है। इस बात का विचार इसमें हो सकता है कि अगर वह पुराना है, कैंसिल उसका परमिट किया जाता है, तो उसको आल्टरनेटिव रूट दे सकते हैं। ऐसी सूरत में विचार करने की गुंजाइश है और इसकी जरूरत नहीं है। अगर ऐसा कर दिया जाय, तब तो हम बाध्य हो जायेंगे कि हम पुराने जो हैं उनको रखे रहें, चाहे उसने १०, २० मकान बना लिये हों और काफी धन उपार्जन कर लिया हो, इसलिए ऐसे केसेज भी हो सकते हैं। तो ऐसी सूरत में इस संशोधन को मंजूर करने में दिक्कत ज्यादातर पेश आयेगी, बनिस्बत कोई सहूलियत पेश होने के। लिहाजा मैं इसको मंजूर नहीं कर सकता।

श्री जोरावर वर्मा--अध्यक्ष महोदय, मैं अपने साथी श्री तेजप्रताप सिंह जी के संशोधन का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। माननीय मन्त्री जी ने जो जवाब दिया, वह संक्षिप्त तो है ही, लेकिन उन्होंने जिस बात का यहां खतरा है, उसकी ओर संकेत नहीं किया। यह ठीक है कि जो पुराने लोग हैं, या जो पुराने लोग लाभ करते हैं, उनकी इतनी फिकर नहीं है, जितनी कि नये लोगों की। और जिनको नये परमिट दिये गये हैं, वह व्यवस्था इसमें की गयी है। सबसे बड़ी बात जो इसमें बचने की है वह यह है कि पुराने परमिट होल्डर, जिनके पास एक ही

[श्री जोरावर वर्मा]

परमिट है, तो उनकी अपेक्षा उन परमिट होल्डर का परमिट कैंसिल किया जायगा जिनके पास एक से अधिक होगा। इसका अर्थ यह होगा कि जो पुराने परमिट होल्डर के पास अगर एक परमिट है, तो कम से कम वह तो बना रह सकता है। और ऐसे परमिट होल्डर के पास जिनके पास एक या अधिक परमिट हैं, अगर उनको निरस्त करना है तो उस आदमी का होना चाहिए। अध्यक्ष महोदय, मैं यह चाहता था कि अगर माननीय मन्त्री जी इस संशोधन को स्वीकार कर लेते तो हमारे विरोधी दल का उन पर यह आरोप नहीं लगता कि सरकार जो पुराने लोग हैं, उनकी उपेक्षा करना चाहती है, और जो नये लोग हैं, या जिनको नये परमिट दिये हुए हैं उनको सरकार खुश रखना चाहती है इसलिए यह व्यवस्था की गयी है।

त्रिपाठी जी ने जो संशोधन रक्खा है, उसमें यह संशोधन इम्प्रूवमेंट करता है। उसमें यह था कि जिसका परमिट कैंसिल करें, उसके लिए यह देख लें कि इसके पास कोई रोटी का जरिया है या नहीं। जिनके पास एक ही परमिट है, उसका परमिट निरस्त या परिष्कृत करते समय यह ध्यान रखना चाहिए कि कहीं ऐसे लोग तो नहीं हैं जिनके पास उन्हीं मार्गों पर या राज्य के दूसरे मार्गों पर और परमिट मिले हुए हैं। इसलिए चाहे परमिट होल्डर्स पुराने हों या नये, इस बात का ख्याल किया जाना चाहिए कि जिन लोगों के पास एक से ज्यादा परमिट हों, पहले उनका परमिट निरस्त किया जाय। अगर ऐसा नहीं हुआ तो इससे प्रदर्शित होगा कि सरकार नये लोगों के साथ पक्षपात करना चाहती है, या उनको और परमिट देना चाहती है और पुराने लोगों से नाराज है इसलिए उनका परमिट कैंसिल करना चाहती है। श्री केशवगुप्त जी ने, जब माननीय राज्यपाल का भाषण हुआ था तब कहा था कि एक आदमी के पास एक ही धंधा है। ऐसी हालत में अगर आप उसका परमिट कैंसिल करना चाहते हैं तो जिसके पास केवल एक ही परमिट है, चाहे वह नया है या पुराना, तो आपको यह देखना होगा कि उसकी जीविका का कोई साधन है या नहीं? इस संशोधन के जरिये से पुराने और नये का जो भेद रख दिया गया है, वह दूर हो जायगा। जब कि सरकार आगे के लिए कोई गारन्टी नहीं देना चाहती है तो जब किसी के पास से जीविका का साधन ले तब तो उसको सोचना ही चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं माननीय तेजप्रताप सिंह जी के संशोधन का समर्थन करता हूं।

श्री तेजप्रताप सिंह—आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय मन्त्री जी के विचारों को सुना, लेकिन कुछ ज्यादा नहीं समझ सका। उनका कहना यह है कि पुराने अगर ज्यादा कमा चुके हैं और नये वाले कमा रहे हैं तो नये वालों को तो और ज्यादा मौका देना चाहिए। लेकिन मेरा कहना यह था कि अगर नये वालों के पास एक से अधिक परमिट हैं या वे एक से अधिक रोड्स पर चला रहे हैं, तो उनका एक कम कर दीजिये निरस्त कर दीजिये, या परिष्कृत कर दीजिये। मैं तो परिष्कृत के माने ट्रांस्फर समझता हूं चाहे आप उसको एक रोड से ले जाकर दूसरी रोड्स पर रख दें। यह तो आप नये वालों के लिए भी कर सकते हैं, लेकिन आप पुराने वालों का, उन पुराने परमिट होल्डर्स का, जिनके पास केवल एक ही परमिट, उनका ख्याल क्यों नहीं करते हैं? इससे यह हो जाता है कि पुराने लोगों का परमिट है, चाहे उनके पास एक ही क्यों न हो, वह निरस्त हो जाता है। लेकिन नये वालों के पास चाहे एक से अधिक है वह भी निरस्त या परिष्कृत नहीं होता है। आप निरस्त या परिष्करण तो कभी भी किसी का कर सकते हैं। लेकिन मेरा कहना यह है कि जब आप यह कर रहे हैं कि आंशिक रूप से सरकार चलाये और आंशिक रूप से दूसरे चलायें, तब आपको इस बात का ख्याल रखना चाहिए उन लोगों का जिनके पास केवल एक ही मोटर है। और कितकी अपेक्षा, उन लोगों की अपेक्षा जिनके पास एक से अधिक है। एक बहुत सीधी-सादी बात आती है। इस धारा को एक्जीक्यूट करते समय उस बस ओनर की, जिसका केवल वही एक साधन है, उसकी बचत हो जाती है और अगर आप को उस रूट से सभी प्राइवेट लोगों का निस्तारण करना ही है तब तो आप उसे करेंगे ही, उसमें कोई दिक्कत नहीं

होगी। यह मैं नहीं कहता हूं कि यदि वे पुराने से पुराने हों तो चलते ही रहें। उसके लिये तो ऐसी कोई चीज है नहीं। यह तो केवल उनकी बाबत, उनकी रक्षा के लिये यह प्रतिबन्ध है और हम समझते हैं कि अगर माननीय मंत्री जी इसको जरा भी ध्यान से देखेंगे तो इसे स्वीकार करने में कोई असुविधा नहीं होगी, गरीबों की रक्षा भी होगी।

श्री हुकुमसिंह--अध्यक्ष महोदय, मुझे इस सम्बन्ध में और कुछ नहीं कहना है।

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि खंड ४ के उपखंड (३) के भाग (क) के अन्त में निम्नलिखित प्रतिबन्धात्मक वाक्य रख दिया जाय --

"किन्तु प्रतिबन्ध यह है कि यदि सब से पुराने अनुज्ञापत्र गृहीताओं (Permit holders) के पास राज्य में केवल एक ही एक अनुज्ञापत्र (Permit) है तो उनके अनुज्ञापत्र की अपेक्षा पहले उन अनुज्ञापत्र गृहीताओं के अनुज्ञापत्र निरस्त अथवा परिष्कृत किये जायेंगे जिनके पास राज्य में एक से अधिक अनुज्ञापत्र हों।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री ब्रजभूषण मिश्र (जिला मिर्जापुर)--अध्यक्ष महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं कि यह सदन तब तक बैठा रहे जब तक कि यह विधेयक पारित न हो जाय।

*श्री रामनारायण त्रिपाठी --अध्यक्ष महोदय, मैं इस प्रस्ताव का घोर विरोध करता हूं। आप खुद गवाह हैं कि सरकार की गलतियों पर पर्दा डालने के लिये हमने बराबर एकोमोडेट किया है, और आज शनिवार के दिन, जब कि नियमानुसार कार्यवाही नहीं होनी चाहिये, आज बैठे हैं। और उसके बाद एक लम्बी छुट्टी है। यह भी असुविधा है कि अभी तक आधे संशोधन पेश नहीं हुये हैं और अगर इन संशोधनों पर विवाद होगा तो मैं समझता हूं कि १२ बजे रात से पहले तो यह विधेयक पास नहीं हो सकेगा। तो ऐसी हालत में मेरी आप से यह प्रार्थना है कि इस प्रस्ताव को आप ले ही नहीं, और अगर सरकार अपने हठ पर अड़ती है तो मैं समझता हूं कि यह नामुनासिब है और हम इससे कभी भी सहमत नहीं हो सकते।

श्री अध्यक्ष--मैं समझता हूं कि कोरम की हालत को देख कर अगर यह प्रस्ताव स्वीकार भी हो जाय तो इसको चलाने में कुछ कठिनाई होगी। क्या सरकार बतला सकती है कि कब तक इस विधेयक को स्वीकार हो जाना चाहिये? इसकी अवधि क्या है?

श्री हुकुमसिंह--यह कहना कि कितने वक्त तक हो जायगा, बड़ा मुश्किल है।

श्री अध्यक्ष--तो मैं समझता हूं कि अगले दिन कोई बातचीत हो कर इसे स्वीकार कर लिया जाय तो ठीक होगा।

श्री हुकुमसिंह--मेरी तो इत्तिला है कि कोई बात चीत हुई थी।

श्री रामनारायण त्रिपाठी--बिलकुल गलत है।

श्री हुकुमसिंह--मुमकिन है कि गलत हो।

श्री अध्यक्ष--मैं समझता हूं कि इस पर वादविवाद लम्बा चलेगा और इस तरह से इसके अमल करने में कुछ दिक्कत आ सकती है। अगर इसमें कोई आर्डिनेंस का मियाद खत्म होने आदि की बात होगी तो उस वक्त १४ तारीख को विचार कर लेंगे और उस दिन

---

*वक्ता ने भाषण का पुनर्वीक्षण नहीं किया।

[श्री अध्यक्ष]

फिर आप यह प्रस्ताव लायेंगे क्योंकि पहले समय बढ़ाने का विचार होता तो बहुत से सदस्य जो छोड़ कर चले गये हैं नहीं जाते, और यही कारण है कि इस वक्त कोरम भी टूट जाता है। ऐसी अवस्था में मैं इस प्रस्ताव को पेश करने की इजाजत नहीं दूंगा। इसका उचित विरोध भी हुआ है, इसलिये मैं इसकी इजाजत नहीं दूंगा कि इस तरह का प्रस्ताव सदन का समय बढ़ाने के सम्बन्ध में इस समय आवे।

श्री जोरावर वर्मा--अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से प्रस्ताव करता हूं कि खंड ४ के उप खंड (३) के भाग (ख) को इस प्रकार रख दिया जाय :--

"जब एक व्यक्ति के पास एक से अधिक मार्गों पर दो या दो से अधिक अनुज्ञा-पत्र हों, तो यथा सम्भव कम से कम एक अनुज्ञापत्र निरस्त अथवा परिष्कृत नहीं किया जायेगा।"

और यह बिल में रखा हुआ है कि जब एक ही व्यक्ति के पास एक ही मार्ग पर दो या दो से अधिक अनुज्ञापत्र हों, तो यथासंभव कम से कम एक अनुज्ञा-पत्र निरस्त अथवा परिष्कृत नहीं किया जायगा। अध्यक्ष महोदय, मेरा संशोधन यह है कि जब हम किसी का परमिट कैंसिल करें और लिमिट कम करें तो हम इस बात का निश्चय करने के लिये केवल एक ही मार्ग ....

श्री अध्यक्ष--आपने उसमें कुछ अन्तर किया है ?

श्री जोरावर वर्मा--जब हम परमिट कैंसिल करें या तरमीम करें तो सरकार इस बात का ध्यान रखे.....उस संशोधन में से जो छपा है "एक ही मार्ग या" निकल जाता है। तो सरकार इस बात का ध्यान रखे कि वह यह भी देखे कि उस मार्ग पर ही नहीं बल्कि उसके पास राज्य में दूसरे मार्गों पर भी परमिट है या नहीं, और इससे मैं समझता हूं कि उन्हें बहुत आसानी और प्रोत्साहन मिलेगा। कोई आदमी अगर रिसोर्सफुल है तो जाहिर है कि उसकी बस केवल एक ही मार्ग पर नहीं चलती होगी बल्कि राज्य में उसकी बसें विभिन्न मार्गों पर चलती होंगी। आपकी आज्ञा से मैं बता दूं कि मेरे जिले हमीरपुर में कानपुर और लखनऊ तक की मोटर यूनियन्स की बसें चलती हैं। नतीजा यह होता है कि वहां जो बस ओनर्स हैं वह इनके कम्पटीशन में अपनी गाड़ियां नहीं चला सकते हैं चूंकि उनकी गाड़ियों में तड़क-भड़क, रंग रूप नहीं होता। इसलिये वह रह जाते हैं और यात्री भी उन नई बसों से ही आकर्षित होते हैं और नई बसें जो इधर से जाती हैं वही प्रोत्साहन पाती हैं। मेरा कहना यह है कि जब भी किसी का परमिट कैंसिल करना हो तो इस बात का ख्याल रखें कि यदि एक से अधिक मार्गों पर एक से अधिक अनुज्ञा-पत्र किसी के हों तो उनको पहले निरस्त किया जाय क्योंकि इसी के खंड (क) में देख चुके हैं कि पुराने बस होल्डर्स के लिए निश्चय हो चुका है कि परमिट कैंसिल किये जायेंगे तो पुरानों को पहले कैंसिल किया जायगा। या कम किया जायगा।

श्री हरिप्रसाद (जिला पीलीभीत)--४१ आदमी हैं, कोरम नहीं है।

(कुछ समय तक कार्यवाही रुकी और कोरम होने पर पुनः आरम्भ हुई।)

श्री जोरावर वर्मा--अध्यक्ष महोदय, जैसा कि मैंने अभी पहले संशोधन के समर्थन में कहा था कि राज्य सरकार इस बात का ध्यान रखे कि जो पुराने परमिट होल्डर्स हैं उनको देखे कि एक ही मार्ग पर उनका परमिट है या राज्य के दूसरे मार्गों पर भी उनकी बसें चलती हैं। और यह देखकर ऐसा न किया जाय कि किसी एक का परमिट हो तो वह कैन्सिल हो जायगा और जिनके पास कई परमिट हैं उनके जारी रहें। कई ऐसे परमिट होल्डर्स हैं कि वह राज्य की एक ही सड़क पर नहीं बल्कि अन्य सड़कों पर भी कई मोटरें चलाते हैं क्योंकि होता है यह कि जो एप्रोच वाले लोग हैं वह मनमानी यहां आ कर करा ले जाते

हैं और बेचारे वह लोग रह जाते हैं जिनकी एप्रोच नहीं है। जो बेचारे ऐसे हैं जिनके पास एक ही मोटर का परमिट है और जो अधिक दौड़ धूप नहीं कर सकते हैं, और जिनके पास साधन भी नहीं हैं उनकी सुनवाई नहीं होती। लेकिन जिनके पास साधन हैं, कई बसों के मालिक हैं, दूसरे बड़े-बड़े रोजगार भी करते हैं, और हो सकता है कि वह दूसरे रूट्स पर भी बसें चलाते हों, और राज्य की जो भिन्न-भिन्न सड़कें हैं उन पर भी चलाते हैं तो मेरे संशोधन को मान लेने से उसमें बहुत कमी हो जायगी। जो राज्य के भिन्न-भिन्न मार्गों पर चलाने वाले हैं उनके परमिटों की तादाद लिमिटेड होनी चाहिये। आशा है माननीय मंत्री जी इस संशोधन को स्वीकार करने की कृपा करेंगे।

श्री हुकुम सिंह--माननीय अध्यक्ष महोदय, कुछ ग़लतफ़हमी मेरे दोस्त को इस बात को समझने में है। इसमें स्कीम हमारी यह है कि हम एक किसी खास रूट पर यह स्कीम लागू करेंगे और जिन पर हम लागू करेंगे उन्हीं पर देखेंगे कि जिनके पास परमिट्स हैं उनके पास एक है या दो हैं या तीन हैं। और और रूट्स पर जो परमिट्स हैं उनसे हमसे कोई सरोकार नहीं है और न इसकी वजह से उन पर कोई असर पड़ेगा।

श्री जोरावर वर्मा--माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने कहा है कि उसी रूट्स पर देखे जायेंगे जिनके ऊपर सरकार की स्कीम लागू होगी। तो हमारे संशोधन से कम से कम इस बात की बचत हो जाती है कि पुराने और नये का ख्याल न कर के राज्य सरकार इस बात का ख्याल रखेगी कि जिस रूट को वह लेना चाहते हैं उन्हीं पर देखें कि एक से अधिक जिनके पास परमिट्स हों उन्हीं को परिष्कृत अथवा निरस्त किया जाय। मैं समझता हूं कि मेरा संशोधन ज़रूरी है और आशा करता हूं कि इसको स्वीकार किया जायगा।

श्री हुकुमसिंह--मुझे और कुछ नहीं कहना है।

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि खंड ४ के उपखंड (३) के भाग (ख) को निम्न रूप से रख दिया जाय :--

"जब एक ही व्यक्ति के पास एक से अधिक मार्गों पर दो या दो से अधिक अनुज्ञापत्र हों तो यथासम्भव कम से कम एक अनुज्ञापत्र निरस्त अथवा परिष्कृत नहीं किया जायगा।"

(प्रश्न उपस्थित किया गया और अस्वीकृत हुआ।)

श्री व्रजभूषण मिश्र--माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से ८-ख तथा १०-क एक साथ पेश करना चाहता हूं। ये दोनों एक ही से संबंधित हैं।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से यह संशोधन पेश करना चाहता हूं कि खंड ४ के उपखंड (३) के भाग (ख) की पंक्ति एक में शब्द "एक ही मार्ग" के स्थान पर "उस मार्ग" रख दिये जायं तथा पंक्ति २ में से शब्द "कम से कम" निकाल दिये जायं।

यह शाब्दिक है और आशा है कि मंत्री जी इसे स्वीकार करेंगे।

श्री हुकुमसिंह--मैं इसे स्वीकार करता हूं।

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि खंड ४ के उपखंड (३) के भाग (ख) की पंक्ति १ में शब्द "एक ही मार्ग" के स्थान पर "उस मार्ग" रख दिये जायं, तथा पंक्ति दो में से शब्द "कम से कम" निकाल दिये जायं।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

श्री अध्यक्ष--प्रश्न यह है कि संशोधित खंड ४ इस विधेयक का अंग माना जाय।

(प्रश्न उपस्थित किया गया और स्वीकृत हुआ।)

खंड ५

अनुज्ञापत्रों के निरसन अथवा संक्रामण का नोटिस।

५--(१) यदि धारा ४ के अधीन प्रकाशित योजना में मोटर वेहिकिल्स ऐक्ट, १९३९ के चैप्टर ४ के अन्तर्गत दिये गये किसी वर्तमान अनुज्ञापत्र के निरसन की अथवा ऐसे अनुज्ञापत्र के किसी अन्य मार्ग अथवा मार्गों पर संक्रामण की व्यवस्था की गई हो तो ट्रांसपोर्ट कमिश्नर संबद्ध अनुज्ञापत्र-गृहीता (permit holder) तथा अन्य किसी व्यक्ति पर जिसको उसके मतानुसार विशेष नोटिस दिया जाना चाहिये, नोटिस तामील करायेगा। नोटिस में अनुज्ञापत्र-गृहीता से उसमें निर्दिष्ट अवधि के भीतर इस आशय का लिखित प्राक्कथन (statement) प्रस्तुत करने को भी कहा जायगा कि वह अनुज्ञा-पत्र के संक्रामण से सहमत है या नहीं।

(२) यदि अनुज्ञापत्र-गृहीता अनुज्ञापत्र के संक्रामण से सहमत हो और यदि अन्त में अनुज्ञापत्र वास्तव में इस प्रकार संक्रामित कर दिया जाय, तो उसे धारा ११ के अधीन प्रतिकर (compensation) के दावे का अधिकार प्राप्त नहीं होगा, किन्तु अनुज्ञापत्र के संक्रामण प्रतिकर के उपलक्ष्य में समझा जायगा तथा उसके विषय में राज्य सरकार का पूर्ण उत्सर्जन (complete discharge) समझा जायगा। किन्तु यदि अनुज्ञापत्र-गृहीता संक्रामण से सहमत न हो, तो उक्त धारा के अधीन अनुज्ञापत्र-गृहीता के प्रतिकर पाने के अधिकार पर विपरीत प्रभाव डाले बिना अनुज्ञापत्र का निरसन किया जा सकेगा।

श्री जोरावर वर्मा--अध्यक्ष महोदय, मैं आप की आज्ञा से संशोधन पेश करना चाहता हूं कि खंड ५ के उपखंड (१) की पंक्ति ८ में शब्द "निर्दिष्ट" के स्थान पर शब्द "तीस दिन की" रख दिये जायं।

अध्यक्ष महोदय, इस बिल का पैरा इस संशोधन को स्वीकार करने के बाद इस प्रकार हो जायगा--

> "..... नोटिस में अनुज्ञापत्र -गृहीता से उसमें तीस दिन की अवधि के भीतर इस आशय का लिखित प्राक्कथन (statement) प्रस्तुत करने को भी कहा जायगा कि वह अनुज्ञापत्र के संक्रामण से सहमत है या नहीं।"

निर्दिष्ट शब्द जो रखा गया है वह बड़ा वेग है और मेरा जो संशोधन है उससे निश्चित रूप में ने दे दिया है और वह पूरे प्रदेश के लिये यूनिफार्मिटी ला देता है। इससे यह भी हो सकता है कि माननीय मंत्री जी जिससे खुश हो जायं उसको अधिक समय दे दें और जिससे नाराज हो जायं उस को केवल एक हफ्ते का समय दें, या इतना टाइम दें कि वह एक्सप्लेनेशन न दे सके। इन दृष्टियों से मेरा संशोधन बहुत आवश्यक है। पिछले जितने ऐक्ट्स पास हुये हैं उनमें भी समय अवश्य निर्धारित कर दिया गया है ताकि उनमें कोई उलझन आगे के लिये न रहे। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री जी मेरे इस शाब्दिक संशोधन को मानने की कृपा करेंगे।

श्री हुकुम सिंह--माननीय अध्यक्ष महोदय, जो वजह बयान की गयी है वह वजह बहुत माकूल नहीं मालूम होती है। हमारे मित्र ने कहा कि शायद सरकार किसी से नाराज हो जाय तो उस को कम वक्त दे और जिससे खुश हो जाय उस को ज्यादा वक्त दे। इसके बाद नियम बनेंगे और उन में वक्त निर्धारित होगा और वह सब पर लागू होगा। हमारी मर्जी पर मुनहस्सिर नहीं होगा कि जोरावर वर्मा जी से नाराजी है तो उनको कम वक्त दिया

और किसी से प्रसन्नता है तो उसे ज्यादा वक्त दे दिया। नियम से हम इसको रक्खेंगे। जितना मुनासिब होगा उतना वक्त रक्खा जायगा, काफी से काफी वक्त रक्खा जायगा इसलिये इसकी आवश्यकता नहीं रहती।

श्री अध्यक्ष—अब ५ बज चुके। अब हम उठते हैं और तारीख १४, सोमवार को ११ बजे फिर बैठेंगे।

(इसके बाद सदन ५ बजे सोमवार, १४ मार्च, १९५५ के ११ बजे दिन तक के लिये स्थगित हो गया।)

मिट्ठन लाल,
सचिव, विधान मंडल,
उत्तर प्रदेश।

लखनऊ;
५ मार्च, १९५५।

उत्तर प्रदेश विधान सभा

पी० एस० यू० पी० ए० पी०—३३० एल० ए०—१९५५—७९६।